BATAILLES & BLINDÉS

BATAILLES & BLINDÉS

PROFILS +20 COULEURS

HISTOIRE DE LA GUERRE MÉCANISÉE ET DES ENGINS MILITAIRES

N°10

LES SOUTIERS DE LA GLOIRE !

KURT "PANZER" MEYER

LE RAID DES T-34/57 SUR KALININE (1941)

LES "CHAUDS" EN NORMANDIE

Le régiment de la Chaudière face aux Waffen-SS de la Hitlerjugend

NATIONALE VOLKSARMEE DER DDR

Batailles & Blindés n°10
Bimestriel / Août-Septembre 2005
Belgique, Italie,
Portugal Cont., Luxembourg : 7,90 €
Autriche : 8,20 € – Canada : 14$C

M 01699 - 10 - F: 6,90 € - RD

LES CAVALIERS DE L'APOCALYPSE

HIROSHIMA - NAGASAKI
6 - 9 AOÛT 1945

À LIRE DANS AÉRO-JOURNAL
ACTUELLEMENT EN KIOSQUE

Chers lecteurs, chers amis,

Dans mon édito précédent, je vous faisais part de mon souci concernant le manque de place dans le magazine ; pénurie de pages qui, je le rappelle, m'oblige trop souvent à amputer des articles ou bien à supprimer des annexes pourtant intéressantes (tableaux d'effectifs, ordres de bataille, plans, cartes, notices biographiques, etc.). Je n'aborde même pas la question de l'iconographie qui, numéro après numéro, me conduit à faire des choix en forme de crève-cœur. Je n'ai pas créé « Batailles & Blindés » pour vivre ce genre de frustrations ! Et si j'ai lancé cette revue, c'est justement pour me faire plaisir et vous faire plaisir. Aussi, voici le résultat de mes cogitations estivales : j'ai décidé de vous offrir un cahier supplémentaire de 8 pages... **gratuites** !

Cette nouvelle augmentation de pagination prendra effet avec le numéro 11. Elle nous ouvrira de nouvelles perspectives éditoriales et permettra la mise en place des rubriques régulières qui font défaut à « Batailles & Blindés » : lexique illustré, courrier des lecteurs, retour de l'album photos « 24x36 », etc. En attendant, vous trouverez d'ores et déjà dans ce numéro notre première fiche de lecture. Tous les deux mois, il s'agira de vous présenter la critique (au bon sens du terme) d'un ouvrage d'histoire militaire. J'ai préféré cette formule aux recensions car, d'une part, d'autres revues présentent déjà les nouveautés livresques – et je ne vois pas l'intérêt de faire doublon avec nos confrères – et, d'autre part, elle permet d'explorer plus en profondeur le thème du livre. J'espère que cette formule vous plaira.

Enfin, c'est aussi à cause du manque de place que j'ai été amené à modifier le sommaire initialement prévu pour ce numéro. Mais soyez rassurés, l'article sur les combats de chars en Lorraine en 1944 et celui sur le Marienwagen seront au rendez-vous dans le prochain *opus* de « Batailles & Blindés », c'est promis ! *Idem* pour la suite et fin du JS-2 que j'ai décalé à la demande de l'auteur qui entre-temps à trouver une fantastique série de documents d'archive inédits ! En remplacement, je vous propose un texte sur les Canadiens du régiment de la Chaudière en Normandie ainsi que le témoignage collectif des tankistes de la 1/501 RCC eux-aussi engagés dans le bocage. Deux appréciations, deux points de vue sur une même campagne, qui, j'en suis certain, vous passionneront ! Deux mots enfin pour vous remercier très sincèrement de l'intérêt que vous avez porté au hors-série sur Berlin qui a été un succès franc et massif en kiosque !

En attendant de vous retrouver avec le prochain numéro, je vous souhaite une bonne lecture et d'agréables vacances... et n'oubliez pas votre exemplaire de « Batailles & Blindés » sur la plage !

Yannis Kadari
Rédacteur en chef

Batailles & Blindés numéro 10
Août-Septembre 2005
ISSN : 1765–0828

Magazine bimestriel édité par : Caraktère, SARL au capital de 1 000 euros, RCS de Marseille 422 047 118.

Caraktère SARL
306, avenue du Prado
13008 Marseille – France

Rédaction : 04 91 76 50 55
Service des abonnements : 04 91 22 61 59
Télécopie : 04 91 22 55 03
info@caraktere.com

Commission paritaire : en cours
Dépôt légal : à parution

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef :
Yannis Kadari
Secrétaire à la rédaction :
Céline Valence
Conseillers à la rédaction :
Hubert Cance - Antoine Misner - Claude Gillono

Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
B–1070 Bruxelles – Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by :
Léonce Deprez à Ruitz (62)

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 Le raid des T-34/57 sur Kalinine - Hiver 1941

Le T-34 est sans aucun doute possible l'un des chars parmi les plus connus au monde, pourtant son histoire nous réserve encore quelques surprises de taille, dont cette variante « chasseur de chars » armée d'un canon long de 57mm. Cet article historique et technique nous en dit plus !

12 *Nationale Volksarmee* - Histoire de « l'autre » armée allemande

Hormis quelques images d'Épinal à base de « *Vopo* », de Traban pétaradantes et autres clichés culturels, l'histoire des forces est-allemandes est relativement méconnue par le public français. Ce texte de Vincent Bernard nous dévoile l'épopée de la *NVA*, une armée très opérationelle.

28 Les Soutiers de la Gloire - Français Libres dans le désert...

Le témoignage de Monsieur Dubois, officier FFL et futur général de l'armée française, nous entraîne dans le désert en 1942. Mission ? Conduire une colonne de camions depuis le Tchad jusqu'au Nil afin d'en ramener des canons destinés à Leclerc. Départ ? Maintenant !

33 La *Panzerauto* Romfell

Née des travaux de deux ingénieurs austro-hongrois, l'automobile blindée « Romfell » était d'un modernisme étonnant avec sa transmission intégrale et sa tourelle. Cet article nous permet aussi d'évoquer des projets antérieurs dont un particulièrement surprenant...

36 Le régiment canadien de la Chaudière en Normandie

Le 6 juin 1944, les Canadiens francophones du régiment de la Chaudière débarquent sur les plages de Normandie afin de contribuer à la Libération de la France... Pendant plusieurs semaines, ils vont se battre dans la région de Caen face aux *Waffen-SS* de la « *Hitlerjugend* ».

55 Notice biographique : Kurt « Panzer » Meyer

En complément de l'article sur le régiment de la Chaudière, j'ai jugé intéressant de brièvement présenter le parcours du *Kommandeur* de la *12. SS-Panzerdivision* « *Hitlerjugend* » en Normandie, Kurt « *Panzer* » Meyer.

60 « Mauvais coucheurs » à Écouché - La 1/501 RCC au combat

La Normandie étant à l'honneur dans ce numéro de « Batailles & Blindés », il me paraissait inenvisageable de faire l'impasse sur les combats de la 2e DB ! Pour ce faire, j'ai choisi de publier ce témoignage collectif des Anciens de la 1e Compagnie du 501e RCC engagée à Écouché.

Par Yannis Kadari

LE RAID DES T-34/57 SUR

Dans les premiers jours d'octobre 1941, le *Führer* ordonne à ses armées engagées en Russie de reprendre leurs offensives en direction de Moscou. La première phase de l'opération débute à l'aube du mercredi 8 octobre, dans le secteur de la *Heeresgruppe Mitte* du *Generalfeldmarschall* Fedor von Bock. Elle s'achève par la conquête des cités d'Orel et de Toula, ce qui place les éléments de pointe de la *Wehrmacht*, dont la *Panzergruppe 2* (*Generaloberst* Heinz Guderian), à moins de 150 kilomètres du Kremlin. Cinq jours plus tard, plus au nord, près de Viasma, c'est au tour des chars de la *Panzergruppe 3* (*Generaloberst* Hermann Hoth) et de la *Panzergruppe 4* (*Generaloberst* Erich Höppner) de passer à l'assaut. En quelques jours, les *Panzer* percent le front soviétique, faisant au passage plus d'un demi-million de prisonniers. Dans la foulée, les *Panzerschützen* font un nouveau bond en avant, mouvement qui leur permet d'atteindre la ligne de défense russe qui de Kalouga s'étire jusqu'à Kalinine. Cette dernière localité change de main le 13 octobre. Les Allemands sont désormais à moins de 75 kilomètres des faubourgs moscovites. Le 21, Kalouga est capturée par les divisions de Guderian tandis que les unités avancées de la *4. Armee* du *Generalfeldmarschall* Günther von Kluge bivouaquent à une cinquantaine de kilomètres de la place Rouge. L'étau allemand se resserre sur la capitale soviétique…

En attendant l'arrivée de leurs renforts sibériens et celle du « général Hiver », les Soviétiques vont organiser plusieurs contre-attaques pour ralentir la *Wehrmacht*. C'est ainsi qu'à l'aube du 17 octobre 1941, les T-34 de la 21^{e} brigade blindée, opérant sous le contrôle de la 30^{e} armée, vont être engagés dans un raid audacieux sur Kalinine. L'objectif des tankistes russes est de remonter deux axes routiers empruntés par les convois de la *Panzergruppe 3*, d'y détruire un maximum de matériels ennemis, de traverser Kalinine en y semant panique et mort puis, enfin, de rejoindre la 5^{e} division de fusiliers positionnée en hérisson autour de Gorodische ; bourg qui, à ce moment de la « bataille pour Moscou », forme l'un des ultimes bouchons russes sur la route de la grande cité. Au-delà de l'aspect opérationnel, illustré par le témoignage de l'un des acteurs de cette entreprise, Alexandre Vitruk, cette opération est aussi intéressante sur le plan des matériels utilisés. La 21^{e} brigade blindée est en effet l'une des seules unités russes à avoir disposé de quelques-uns des rares T-34 « chasseurs de chars » produits par les arsenaux staliniens. Armé du canon ZIS-4 de 57mm, il s'agit d'une variante peu connue du célèbre engin soviétique. Mais avant d'aborder l'histoire de cette machine, nous vous convions à embarquer à bord des blindés de la 21^{e} brigade en partance pour Kalinine !

OBJECTIF KALININE !

Si le raid du 17 octobre de la 21^{e} brigade blindée marque le point d'orgue des opérations conduites par cette unité dans la zone de Kalinine, il convient de préciser que celui-ci fut précédé par d'autres actions offensives de plus ou moins grande envergure. C'est en effet le 14, en milieu de journée, que la brigade formée quelques semaines plus tôt à Vladimir arrive sur zone. Ventilées en trois convois ferroviaires, plus de soixante machines sont déchargées de leurs wagons plats en gare de Demidov. Au total, l'unité dispose de 19 T-34/76, 10 T-34/57, 5 BT-2, 15 BT-5 et BT-7, 10 T-60 ainsi que de 2 chars lance-flammes OT-26. On le voit, la brigade blindée du major Mikhail Lukin est à effectifs pleins avec ses 61 chars.

Sans attendre, les généraux de la 30^{e} Armée déploient l'unité dans le secteur Turchinovo-Pushkino-Troyanovo afin d'y épauler les 256^{e}, 5^{e} et 185^{e} divisions de fusiliers. Le 15 au matin, les équipages russes déclenchent une première attaque surprise sur le flanc des troupes allemandes stationnées dans les alentours de Kalinine. Au cours de cette mission, le char du *Politruk* (commissaire politique) Gmurya, un T-34/76 modèle 1941, se distingue en engageant un important convoi de ravitaillement sur la route de Volokolamsk. Les Allemands ne disposant d'aucune arme antichar et ne pouvant manœuvrer, l'équipage de Gmurya a toute latitude pour détruire un à un les véhicules lourdement chargés. Le T-34 remonte ainsi une file de plus de trois kilomètres de long, laissant à l'état d'épaves fumantes des dizaines de camions. L'histoire officielle soviétique voudrait que Gmurya ait ensuite déboulé sur un terrain de campagne de la *Luftwaffe*.

Surprenant plusieurs bimoteurs de bombardement, le Soviétique serait parvenu à en détruire un avant de rompre le combat et de – brièvement – repartir vers de nouvelles aventures ! Si l'anecdote ne manque pas de panache, elle est néanmoins suspecte dans le sens où les Allemands n'avaient guère pour habitude, d'une part, de ne pas protéger leurs terrains avec des pièces de *Flak*, canons suffisamment puissants pour tenir en respect un T-34 esseulé, et que, d'autre part, les appareils de la *Luftwaffe*, hormis les Stuka, et encore dans des circonstances bien particulières, n'étaient pas stationnés aussi près de la ligne de front. En tout état de cause, la promenade de Gmurya prend fin quelques minutes plus tard, son char ayant été sévèrement endommagé par un barrage d'artillerie. Sur l'équipage de quatre hommes, seuls deux, dont Gmurya, sortent vivants de ce combat. Le 16 octobre, les chars de la brigade sont à nouveau expédiés au front où, selon les archives soviétiques, ils auraient échangé quelques coups de canons avec des *Panzer*. Malheureusement, aucune information supplémentaire n'est disponible concernant les opérations de la 21e brigade pour cette date. Il en va tout autrement pour le raid du 17 octobre. Cédons maintenant la parole à l'un des héros de cette journée, Alexandre Vitruk.

Hiver 1941, Union Soviétique. Les premières neiges sont tombées dans le secteur de Kalinine, forçant les combattants à plisser les yeux pour ne pas être éblouis. Venant de la route reliant Volokolamsk à Kalinine, malgré la tempête de neige qui étouffait le vacarme, nous entendions distinctement le flot des véhicules ennemis faisant mouvement vers la ligne de front. Voitures avançant cahin-caha, moteurs emballés et rugissant, cliquetis de chenilles, grincements de boites de vitesses, tout indiquait que les Allemands étaient en train de transférer des unités motorisées près de Kalinine. De là, les envahisseurs pouvaient espérer reprendre leurs assauts et s'emparer de Moscou. Notre travail allait consister à les en dissuader.

« *Nous avons reçu de nouveaux ordres visant à engager l'ennemi. Près du village de Turinovo, qui a été repris par nos troupes hier, notre brigade se prépare au combat. Nos chars et nos voitures blindées doivent être ravitaillés en carburant et en munitions. Veillez à faire tendre correctement les chenilles. Les boites de vitesses doivent aussi être vérifiées* [c'est en particulier l'un des points faibles du T-34 – NdT]. *Messieurs, ce raid est d'une importance cruciale !* » Ajoutant, le geste à la parole, notre commandant, le major Mikhail Lukin, Héros de l'Union Soviétique, traça sur une carte d'état-major, à l'aide d'un crayon gras, deux grandes flèches partant de Turinovo. Suivant des axes routiers, l'une et l'autre formaient une sorte de tenaille dont les pointes se rejoignaient à Kalinine, ville contrôlée par les Allemands.

KALININE

KV I circulant dans le secteur de Kalinine, en octobre 1941. L'engin évolue sur un ponton posé par le génie sur la Volga

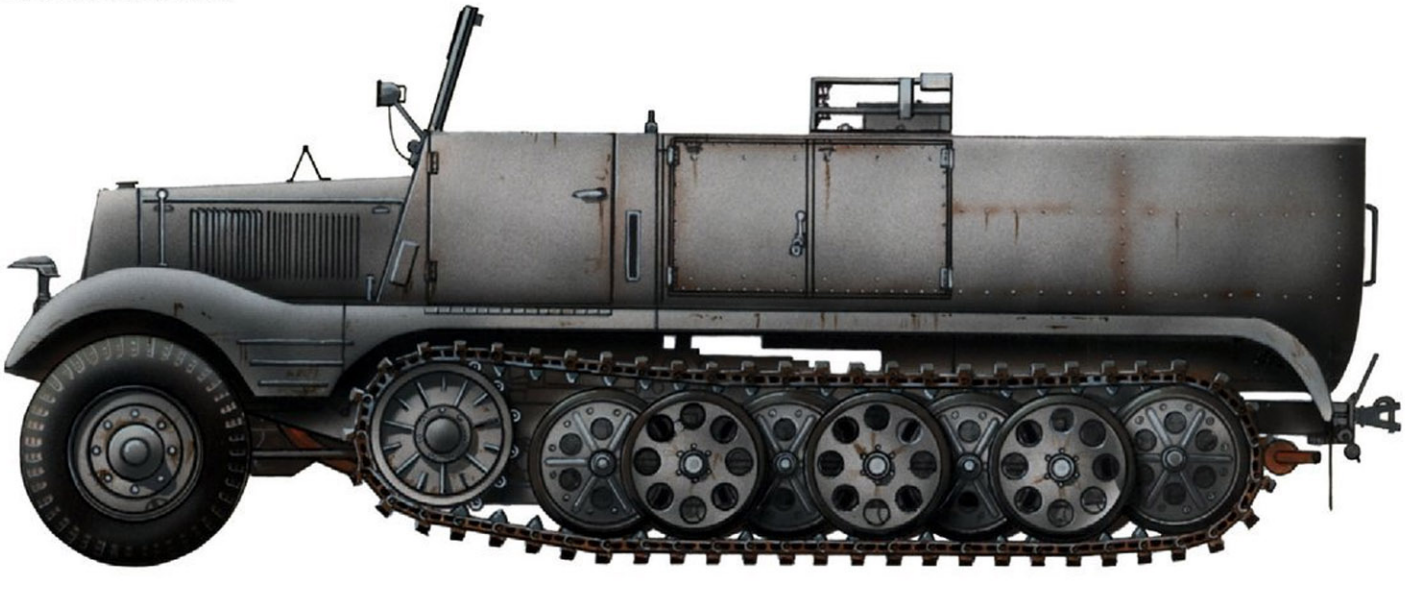
Ria-Novosti

« *Je compte sur vous ainsi que sur nos équipages. Je sais que ceux-ci ne flancheront pas, qu'ils ne reculeront pas. Sachez que nous aurons cependant à opérer dans une zone très peu adaptée aux mouvements de blindés. Nos T-34 ne pourront s'engager que le long des routes de Volokolamsk et de Turginov. La densité des forêts et la présence de nombreux marais interdisent à nos engins de s'aventurer en rase campagne. Quant aux Allemands, ils disposent dans ce secteur de troupes numériquement supérieures aux nôtres.* » Et le major Lukin de sembler se perdre dans ses pensées avant de conclure son briefing en insistant sur le fait que nous ne pourrions pas nous attarder sur les routes menant à Kalinine. « *L'état-major a raison, nous devons frapper les Allemands avant qu'ils ne parviennent à se regrouper car, dans le cas contraire, ils auraient les moyens de nous écraser et de s'ouvrir la route de Moscou ! Dans une telle hypothèse, rien ou presque ne pourrait alors les empêcher de s'emparer de la capitale !* »

Nous tous, commandants, officiers politiques, chefs de char, simples soldats, comprenions parfaitement bien la situation. Nous savions qu'il était devenu impératif d'affaiblir l'ennemi avec qu'il ait le temps de reconstituer sa masse de manoeuvre et de convoyer munitions et carburant dans ses positions avancées. Nous avions aussi pleinement conscience que le prix à payer pour un tel raid serait très élevé, mais nous n'avions plus le choix. Nous devions attaquer, et attaquer sans relâche, avec pour objectif de provoquer un maximum de dégâts chez les Allemands. Les camions-citernes transportant l'essence nécessaire à leurs chars allaient ainsi faire partie de nos cibles privilégiées car, privé de carburant, un blindé ne vaut rien.

Petit matin du 17 octobre 1941. Nous, les Slaves, avons coutume de dire que les nuits d'hiver sont romantiques car tristes... Celle du 16 au 17 le fut tout particulièrement. Parmi les équipages de nos T-34, peu étaient parvenus à trouver le sommeil et à se reposer, conscients de l'enjeu de l'opération qu'ils allaient devoir mener à bien. L'aube n'était pas encore levée lorsque nos chars se mirent en route. Nous avancions dans la brume matinale, en plusieurs colonnes. Pour éviter de nous faire repérer par l'ennemi, nous avions décidé de rouler au

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2005



ralenti, les pilotes prenant soin de ne pas faire vrombir les moteurs. Les feux de route étaient éteints. Cependant, ces mesures n'étaient pas nécessaires car les convois allemands qui roulaient jour et nuit faisaient un bruit si assourdissant qu'il leur aurait été tout bonnement impossible de nous entendre. Bien vite, nous arrivâmes à proximité des routes que nos deux groupes de chars allaient remonter pour rejoindre Kalinine. Pour la plupart, nous savions pertinemment que nous étions sur le point de mener une mission sans retour, mais les ordres étaient les ordres. Embusqués dans les bois, nos radios étaient branchées sur la fréquence de l'état-major de la brigade ; sur un fond de grésillements, chaque chef de char attendait nerveusement le feu vert pour se mettre en route et passer à l'attaque. Désormais habitué au clair-obscur de l'aube naissante, j'écarquillai les yeux pour observer le futur champ de bataille. En contrebas de ma position, précédant des automitrailleuses, quelques motos ennemies circulaient tant bien que mal sur une route boueuse ; avec tous ces allers-retours et les sillons creusés par les roues et les chenilles, la neige, bien qu'abondante, ne tenait pas. Derrière ces engins de reconnaissance, arrivaient des colonnes de semi-chenillés et de camions tractant des remorques ainsi que des canons et des obusiers. Il y avait aussi des bus hâtivement repeints en vert-de-gris et ainsi transformés en transports de troupes. De temps à autre, des voitures d'état-major badigeonnées de peinture blanche passaient dans un sens ou dans l'autre. Des tracteurs d'artillerie roulaient sur les bas-côtés. Ils étaient là pour prendre en remorque les véhicules en panne ou bien embourbés et les dégager du milieu de la route. Pour les Allemands, il était impératif que le flot de la circulation ne soit pas ralenti. À l'aide de mon carnet de silhouettes – j'étais l'un des rares dans la brigade à en avoir un – je parvins à identifier sans mal mes futurs adversaires. Les Allemands semblaient avoir réuni sur cette route tout ce qui avait des roues, un moteur et qui pouvait avancer vers nos lignes ! Tout cela formait un ensemble hétéroclite de cibles pour le moins tentantes. Mais nous ne pouvions attaquer sans en avoir reçu l'ordre… Cet ordre ne fut pas long à venir puisque, très vite, le code « trois-trois-trois » fut hurlé dans nos écouteurs par le major Lukin. Le raid vers Kalinine débuta aussitôt !

À cet instant, tous les engins de la brigade bondirent puis se mirent en mouvement à pleine vitesse. Conformément au plan imaginé par le major, le premier groupe de T-34 à passer à l'attaque fut celui du capitaine et Héros de l'Union Soviétique Agibalov. L'homme commandait le 1e bataillon. Ses chars apparurent soudain en plusieurs points de la route de Volokolamsk. Au grand dam des Allemands, nos camarades commencèrent à ouvrir le feu, réduisant en miettes de nombreux véhicules. Nos blindés remontaient la route en trombe, écrasant ou poussant sur les côtés voitures, bus, canons, tandis que les mitrailleurs de caisse massacraient les soldats adverses. Certains Allemands, saisis d'effroi et pris de panique, furent même happés par nos chenilles. Dans le secteur du major Lukin où j'opérais, sur la route de Turginov, le scénario était identique. Notre raid débutait avec succès. Cependant, bien vite, l'ennemi se ressaisit et organisa sa défense. Lorsque nos T-34 atteignirent le bourg de Pushkino, une douzaine de Stukas apparut dans le ciel. Ils se mirent à nous bombarder en piqué. L'artillerie allemande entra aussi en action. Malgré tout cela, notre opération se poursuivait. Au fur et à mesure de notre progression, nous recevions des consignes par le biais des radios : « *Avancez ! Ordre de dépasser Pushkino puis Prokofievo. Vous devez atteindre Ivantsovo !* » Je jetai un œil sur ma carte : l'objectif principal, Kalinine, n'était plus très éloigné mais – il y a beaucoup de « mais » à la guerre – le nombre d'avions à rôder dans le ciel ne cessait d'augmenter. Or, nous ne pouvions pas nous soustraire à la vue des pilotes allemands en roulant à la lisière des bois. La seule solution était donc de rester sur les routes, au risque d'être touchés par les bombes. C'était d'autant plus problématique que, parfois, nous étions contraints de rouler à une allure modérée car nos axes de progression étaient constellés des carcasses fumantes des véhicules détruits par les camarades qui nous précédaient. De ce fait, et malgré l'abnégation des équipages, nos pertes furent de plus en plus lourdes. Plusieurs T-34 endommagés rompirent le combat et se replièrent vers nos lignes. Ce fut mon cas. Au total, huit chars seulement réussirent à atteindre la périphérie de Kalinine. L'un de ces blindés était commandé par le sergent-chef Alexeï Gorobets, un as qui comptait déjà sept blindés allemands à son actif. Depuis le début du raid, le T-34 spécial [il s'agit de l'un des dix T-34/57 de la 21e brigade blindée – NdT] de Gorobets occupait la tête de la colonne d'Agibalov.

Au lendemain de la bataille, Alexeï m'expliqua comment il s'y était pris pour forcer le destin… et les défenses allemandes. Ouvrant la route à son détachement, il avait fait le pari de foncer le plus vite possible et de jouer la carte de la mobilité pour éviter les tirs ennemis. Il n'avait de cesse d'hurler à son pilote, Fedya Litovchenko : « *Avance, ne t'arrêtes pas, accélère ! Plus vite ! Plus vite !* » L'aiguille de leur compteur de vitesse marquait 50km/h ce qui, pour un char de 30 tonnes engagé au combat sur une route défoncée et boueuse, représente une très vive allure ! Finalement, le T-34 de Gorobets parvint aux abords de Kalinine, les toits de la ville apparaissant à l'horizon. Ce fut à ce moment que nos camarades approchèrent d'un autre convoi allemand. Pour le coup, celui-ci allait dans la même direction que Gorobets. La route était remplie de bus, de camions, d'automobiles avançant au ralenti. Ces Allemands venaient de faire demi-tour pour éviter d'être accrochés par nos

En haut :
Convoi allemand circulant en Russie au début de l'hiver 1941. On remarque quelques tracteurs lourds soviétiques capturés.

En bas :
L'un des T-34/57 de la 21e Brigade Blindée détruits lors du raid sur Kalinine

DR

LE RAID DES T-34/57 SUR KALININE

chars. Malheureusement pour eux, ils étaient à mille lieux de se douter que le blindé qui se rapprochait sur leurs arrières n'était pas l'un des leurs mais bel et bien le tank de Gorobets ! Sur ordre de ce dernier, son tireur, Kolomiets, expédia un puis plusieurs explosifs au milieu des véhicules allemands. Gorobets me décrivit cette scène, en ajoutant des tas de détails et en insistant sur le carnage commis par son mitrailleur de caisse, Postushin. L'audace de Gorobets se révéla payante. Le T-34 passa en trombe devant l'usine « Proletarka » en flammes avant d'obliquer vers le centre-ville. Soudain, le blindé fut touché par un obus allemand. Celui-ci provoqua un début d'incendie à bord. Choqués et étouffés par une fumée de plus en plus épaisse, Gorobets et ses hommes parvinrent à maîtriser tant bien que mal le feu, tandis que Litovchenko continuait à battre des records de vitesse dans les rues de Kalinine ! Lancé à pleine vitesse, faisant feu de toutes ses armes, le blindé aborda le square « Lénine », qu'il traversa de part et d'autre, en ravageant tout sur son passage. Là, il tomba nez à nez avec un autre convoi allemand. Litovchenko éperonna le véhicule de tête avant de manœuvrer pour dégager son char. La machine fila ensuite vers la route de Moscou, afin de rejoindre Gorodische. En sortant de la cité et en escaladant une forte pente, ce qui eut pour effet de considérablement ralentir son allure, le blindé de Gorobets fut à nouveau pris à partie par des pièces antichars. L'équipage ne put répliquer qu'une seule fois, faute de munitions.

Peu de temps après, les soldats de la 5e division de fusiliers de l'Armée Rouge, protégeant le village de Gorodische, furent éberlués de voir s'approcher de leurs positions un char soviétique portant un grand numéro « 3 » sur le flanc. Le T-34 avait été sérieusement endommagé. La surprise était telle, et il semblait si improbable qu'un seul et unique blindé puisse arriver d'une cité encore aux mains de l'ennemi, que les fantassins pensèrent qu'il s'agissait d'une ruse allemande. L'alerte fut sonnée. Il apparut néanmoins que ce T-34 était bel et bien un char russe ! L'équipage fut décoré et le sergent-chef Gorobets nommé Héros de l'Union Soviétique. Quant au capitaine Agibalov et au major Lukin, l'un et l'autre perdirent la vie dans ce raid qui fut digne des plus belles charges de nos Cosaques !

Après quatre jours d'âpres combats, la 21e brigade blindée avait littéralement fondu comme neige au soleil, l'unité ayant en effet perdu la totalité de ses T-34/57 et T-34/76 ainsi que quasiment tous ses chars légers. En contrepartie, les tankistes soviétiques revendiquèrent la destruction de trois états-majors ennemis (?), de 34 *Panzer*, 210 camions, 31 canons et la mort de 1 000 soldats allemands. Mais par-dessus tout, l'action de Vitruk, Gorobets et de leurs camarades avait contribué à ralentir la *Wehrmacht* lancée sur Moscou ; une armée qui, bientôt, allait être confrontée à des températures polaires, d'insolubles problèmes de logistique et un durcissement de la résistance soviétique rendue possible par l'arrivée au front des divisions sibériennes. Une armée qui jamais ne défilera victorieusement sur la Place Rouge.

T-34/57, UN GRAND INCONNU !

L'histoire du T-34/57 débute à l'été 1940, lorsque dans un document daté du 13 juin le récemment promu directeur du Conseil de Sécurité de l'Union Soviétique et Commissaire du Peuple à la Défense, le maréchal Semion Konstantinovitch Timochenko, met en exergue l'absence d'un chasseur de chars au sein de l'Armée Rouge. Le 27, une conférence extraordinaire réunissant les plus hautes autorités militaires et politiques soviétiques est organisée à ce sujet à Moscou. Il ressort de cette rencontre que, d'une part, l'Union Soviétique devra rapidement se doter d'un engin adapté à la lutte antichar et que, d'autre part, celui-ci devra être armé d'une pièce d'un calibre supérieur au 45mm mais inférieur au 76mm, ce pour cause de contraintes techniques liées à la volonté des Russes de ne pas dessiner une nouvelle tourelle [On retrouvera d'ailleurs cette préoccupation lors de la mise au point du T-34/85 – NdT]. Il est donc décidé de développer un canon antichar de calibre 55-60mm doté d'un tube de grande longueur afin que les obus jouissent d'une vitesse initiale très importante ; rappelons qu'à cette époque, le meilleur moyen de percer un blindage consistait à envoyer un obus perforant percuter la cuirasse adverse à la vitesse la plus élevée possible... Enfin, il est prévu que cette pièce soit montée à bord du T-34 sans que celui-ci n'ait à subir de lourdes transformations.

Durant l'été, les Soviétiques interrogent leurs usines d'armements et bureaux d'études dans le but d'évaluer les délais nécessaires à la mise au point d'un tel canon. Le bureau de l'ingénieur général Vasily Gavrilovich Grabin fait savoir qu'il est justement en train de travailler sur un canon antichar long de 57mm (73 calibres), le ZiS-2, et que les plans de la pièce sont déjà achevés. La fabrication d'un premier prototype de ce canon est lancée en septembre 1940. Néanmoins, le programme prend énormément de retard du fait de la production de masse du F-34 de 76,2mm destiné aux T-34. Cette tâche mobilise techniciens, ouvriers, machines-outils et matières premières. Le ZiS-2 n'est terminé qu'en décembre. Il faut cependant encore attendre jusqu'en mars 1941 pour que les premiers essais soient menés à bien sur un polygone de tirs. Satisfaits par ces tests, Vasily Grabin et ses hommes adaptent le ZiS-2 à bord d'un T-34 flambant neuf qui, en

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2005

T-34/57
21e Brigade Blindée – 30e Armée
Secteur de Kalinie (URSS) – Octobre 1941
Char du major Lukin

La légende manuscrite au dos de cette photo indique "un convoi de camions en partance pour la Russie, hiver 1941". On remarquera que certains de ces *Lkw* portent encore des immatriculations civiles.

DR

avril, est expédié au centre d'essais de Sofrino, dans le district de Moscou. Au-delà de son coût de production prohibitif, les différentes campagnes de tirs auxquelles est soumis le ZiS-2 révèlent bien vite un défaut majeur de la pièce : sa très courte durée de vie, le canon donnant effectivement des signes de faiblesses après une centaine d'obus tirés ! On note notamment une surchauffe du tube qui, entraînant une déformation de celui-ci, rend obligatoire son changement. Bref, le ZiS-2 ne fait pas l'affaire. À noter que cela n'empêchera nullement les Russes de produire plus de 13 300 canons antichars ZiS-2 (sur affût) de 1943 à 1949, ces engins étant capables de percer 104mm d'acier à 500 mètres.

En juillet 1941, alors que la *Wehrmacht* déferle sur l'Union Soviétique, une version revue et corrigée du ZiS-2, le ZiS-4, est installée à son tour sur un T-34. L'ensemble est de nouveau testé à Sofrino. Cette fois-ci, les résultats des évaluations sont excellents avec, entre autres, une meilleure résistance du tube et surtout une capacité de perforation accrue par rapport au ZiS-2 (125mm à 500 mètres) ; or, lorsque l'on sait qu'il faudra attendre l'arrivée du Tiger I pour que le glacis d'un blindé allemand n'atteigne les 100mm, on comprend immédiatement l'intérêt des Soviétiques pour ce canon. Bien que la pièce soit onéreuse à produire à cause de la grande longueur de son tube, elle est sélectionnée pour armer les T-34 « chasseurs de chars ». Si le ZiS-4 entre en production sur les chaînes de la *Zavod n°92* dès le mois d'août 1941, il n'en va pas de même pour ses munitions... Après l'adoption du ZiS-4, il s'ensuit un véritable capharnaüm, plusieurs usines de munitions recevant ordres et contre-ordres pour mettre en branle la production des obus adéquats. Sous la pression de la progression des armées allemandes et celle des plus hautes instances du Kremlin, occupée à

Réception de T-34/76 neufs financés par un groupement de travailleurs soviétiques

DR

LE RAID DES T-34/57 SUR KALININE

organiser le déménagement de ses outils de production dans l'Oural, la bureaucratie du *Narkomat Boepripasov* (Ministère des Munitions) déraille totalement, au point qu'en septembre, faute de disposer des stocks d'obus nécessaires, les Soviétiques sont contraints de ralentir la production du ZiS-4. En décembre, l'ordre de cesser l'assemblage des canons antichars de 57mm tombe, pour les mêmes raisons. Au total, la *Zavod n°92* ne sera parvenue à produire que 133 canons ! Selon les archives russes, la *Zavod n°183* de Kharkov, mieux connue sous son appellation de *Kharkovsky Parovozostroitelny Zavod* ou *KhPZ*, ne reçoit en tout et pour tout que 21 ZiS-4 avant son évacuation vers l'Oural. Quant à l'usine de chars de Stalingrad, la *Stalingradskii Traktornyi Zavod* ou *STZ*, elle accuse réception d'une vingtaine de pièces. Ce sont ces deux usines, ainsi qu'une troisième, la célèbre *Krasnoye Sormovo* dans l'Oural (d'où sortiront des milliers de T-34/85), qui vont assembler les rares T-34 « chasseurs de chars » effectivement produits en 1941. Globalement, le T-34/57 est quasiment identique à son homologue armé du canon de 76mm. Le char qui pèse 30,9 tonnes est servi par quatre membres d'équipage. Sa protection rapprochée est assurée par deux mitrailleuses DT de 7,62mm ; l'une est coaxiale au canon, l'autre installée en caisse. La vitesse maximale du blindé sur route est de 55km/h et de 25km/h en tout terrain. Sous le capot arrière, on retrouve le vaillant moteur diesel V-2-34 de 500ch. Un poste radio 71-TK-3 et un Intercom TPU-2 ou TPU-3 complètent l'ensemble.

Hormis les dix T-34/57 versés à la 21^{e} brigade blindée, on sait que huit autres machines de ce type ont été livrées à la 8^{e} brigade, unité qui elle aussi combattra dans le secteur de Kalinine à la mi-octobre 1941. On ignore totalement quel fut le sort de ces chars ainsi que celui des autres T-34 « chasseurs de chars » produits en 1941. Même si des sources américaines prétendent que dix T-34/57 furent utilisés à Stalingrad à la fin 1942, il est probable qu'en réalité, ces chars aient tous été engagés et détruits dans la tourmente des combats menés pour sauver Moscou. Pour autant, le T-34/57 ne disparut pas totalement des champs de bataille d'Union Soviétique. En 1943, après plus d'une année de mise en sommeil, le programme ZiS-4 est en effet réactivé en réaction à l'apparition des nouveaux chars lourds allemands Tiger et Panther ; c'est d'ailleurs à ce même moment que le canon antichar ZiS-2, évoqué un peu plus haut, sera de nouveau produit. En mai, une nouvelle série de T-34 « chasseurs de chars », ainsi que quelques KV eux aussi réarmés avec des 57mm longs, sont réceptionnés par au moins une unité blindée russe. Les pièces équipant ces chars sont des ZiS-4M, version améliorée du canon de 1941, notamment en ce qui concerne le mécanisme de chargement semi-automatique et l'attache du manchon. Comme pour son prédécesseur, c'est la *Zavod n°92* qui est chargée de produire le ZiS-4M ; il en sortira 172 des ateliers de l'usine. Le canon ZiS-4M n'est pas livré avec un viseur panoramique mais un périscope de type MK-4. Autre particularité, les T-34/57 assemblés en 1943 sont dépourvus de tourelleau de chef de char. Afin de prendre l'ascendant sur les blindés lourds de l'ennemi, ou du moins de tenter de le faire, les munitions perforantes de 57mm sont d'un modèle spécial qui leur permet d'atteindre la vitesse initiale très impressionnante de 1 010m/s ! Revers de la médaille, et non des moindres, l'usage de ces obus réduit considérablement la durée de vie des tubes ; les mêmes causes produisent les mêmes effets... De fait, elle s'effondre à quelques dizaines de coups seulement, ce qui relativise grandement l'intérêt d'une telle arme, surtout lorsque l'on en connaît le prix ! L'arrivée en masse des nouveaux canons de 85mm mettra un terme définitif à la carrière du ZiS-4M – et avec lui à celle des T-34/57 – qui sera retiré du service à la fin de l'année 1943.

Du point de vue opérationnel, il ne nous reste que peu d'éléments fiables sur le parcours de cette deuxième génération de T-34/57. Apparus au front en août 1943, en Ukraine, ils sont rattachés à la compagnie blindée spéciale n° 100, unité expérimentale commandée par le capitaine Volosatov. Nous savons que, *grosso modo*, du 15 août au 5 septembre, les Soviétiques vont tester au combat, ou plutôt essayer de tester, trois T-34/57 versés au sein du 1^{e} peloton de la compagnie. Néanmoins, malgré leurs efforts, aucun des équipages de ces « chasseurs de chars » ne parviendra à engager le moindre *Panzer* ! Résultat des courses, personne ne saura réellement ce que valaient ces engins face à leurs adversaires. À la demande de la *Stavka*, des tests sur des carcasses de Tiger seront néanmoins conduits sous la direction du colonel Zaitzev. Malheureusement, là encore, aucun document ne nous livre la substantifique moelle de ces essais. *A contrario*, nous savons que les ZiS-4 et ZiS-4M ne brillaient pas par la qualité de leurs obus explosifs, ces derniers ayant la contrariante habitude de ne pas… exploser !

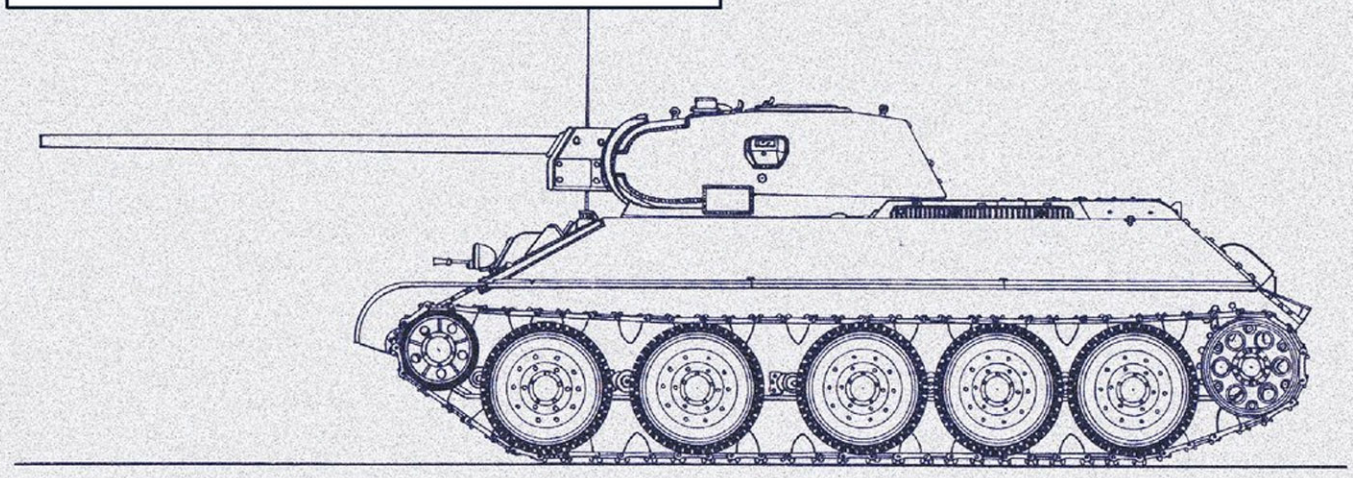
Hormis un bref retour sur les devants de la scène à l'été 1943, le T-34/57 aura connu sa – modeste – heure de gloire en octobre 1941, en protégeant Moscou dans le secteur de Kalinine. Bien que très incomplète pour cause de pénurie de documents fiables, nous espérons que cette étude vous aura permis de découvrir une variante du T-34 oubliée de tous et, ce, depuis bien longtemps.

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2005

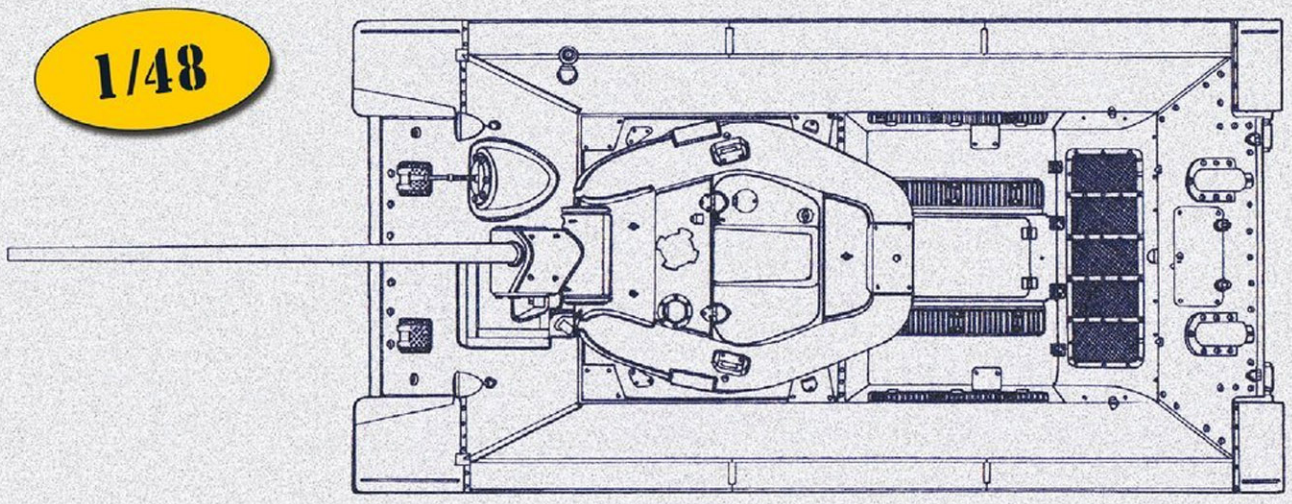
T-34/57
21^{e} Brigade Blindée – 30^{e} Armée
Secteur de Kalinie (URSS) – Octobre 1941
Char du sergent-chef Alexeï Gorobetsa

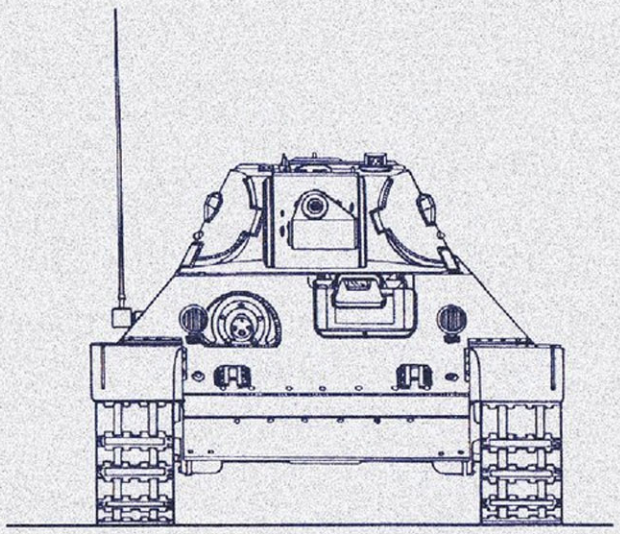
T-34/57 (Mod. 1941)
"Chasseur de Chars"

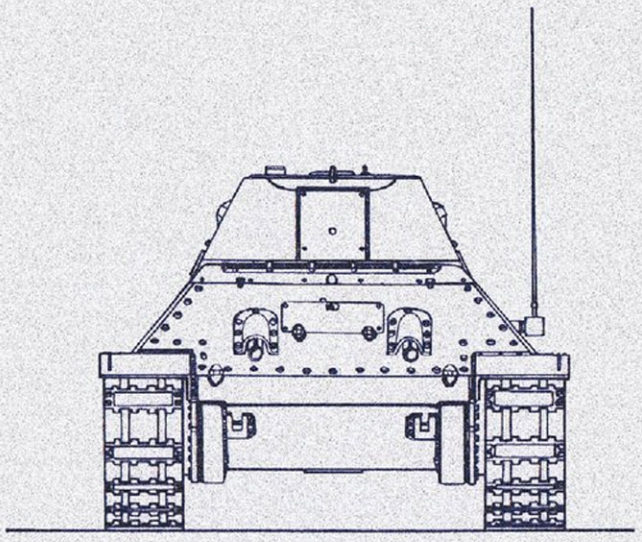
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2005



1/48







Par Vincent Bernard

NATIONALE VOLKSARMEE DER DDR

VIE ET MORT DE "L'AUTRE" ARMÉE ALLEMANDE

***Allemagne, été 1945 – Sur les ruines encore fumantes du* Reich *hitlérien, Alliés occidentaux et troupes soviétiques établissent leurs administrations provisoires. L'ennemi commun ayant été abattu, vient désormais le temps d'un face-à-face qui entrera dans l'Histoire sous le vocable de « guerre froide ». Dans les deux camps, la question de l'existence même de la nation allemande puis, à moyen terme, de son réarmement, se pose rapidement. Les Soviétiques vont ainsi progressivement faire de « leur » Allemagne un pays satellite modèle tant sur le plan politique que militaire. Néanmoins, malgré sa forte dépendance vis-à-vis du Kremlin ainsi que le caractère incontestablement totalitaire de son régime, la République Démocratique d'Allemagne (RDA) et son armée auront jusqu'en 1990 leur propre réalité nationale. En 1994, depuis sa cellule de prison, Erich Honecker – « père » du Mur de Berlin et ex-dirigeant est-allemand – résumait celle-ci en ces termes :* « La RDA était en 1989 un pays industriel moderne doté d'une agriculture compétitive et d'un système social quasiment sans équivalent ailleurs dans le Monde. Bien que ceci doive aujourd'hui être formulé au passé, le fait que la RDA ait existé ne peut être rayé de l'histoire. Aucune campagne idéologique, quelle que soit sa violence ne peut faire cela. »**

RÉMINISCENCE DE L'AUTRE ALLEMAGNE

Il est aujourd'hui de bon ton de simplifier à outrance la vision de « l'autre » Europe, de n'y voir qu'une sorte de parenthèse, un accident de l'Histoire privé de toute substance et condamné dès son origine à disparaître. Pourtant, ce jugement *a posteriori* surprend à plus d'un titre celui qui se penche sérieusement sur l'histoire du bloc de l'Est car, dans les années 80, rien n'était moins tenu pour acquis que l'effondrement soviétique et son corollaire : la réunification allemande. Élément-clef du système mis en place par Staline au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'Allemagne de l'Est a non seulement constitué un État mais aussi une nation ; nation certes singulière et soumise à un pouvoir autoritaire lui-même largement asservi aux intérêts soviétiques. Il serait cependant erroné de limiter notre vision de la RDA

Défilés et cérémonies officielles de la NVA ne sont pas sans rappeler les parades de l'Armée allemande de la Seconde Guerre mondiale...

DR

à une caricature faite de Traban poussives et d'exploits sportifs douteux, sans oublier l'oppression souterraine de la *Stasi* et l'omniprésence des célèbres « *Vopo* ». Pour réels que fussent ces éléments, ils ne sauraient expliquer à eux seuls les réalités sous-jacentes des quatre décennies d'histoire d'un pays comptant près de vingt millions d'habitants. Preuve en est, la survivance partielle et diffuse de l'identité nationale est-allemande. Celle-ci trouve encore aujourd'hui quelques échos dans un phénomène mal compris à l'Ouest, celui de l'*Ost-nostalgie* ou *Ostalgie*. D'ailleurs, le succès d'audience du récent long-métrage de Wolfgang Becker, « Good bye Lenin », illustre parfaitement bien cet état de faits.

Au cœur de l'histoire nationale de la RDA, les forces armées ont joué un rôle éminent à plus d'un titre. Outil d'oppression et de coercition, elles n'en firent pas moins fonction, dans une certaine mesure, de ciment politique national et parfois même d'objet de fierté. Du strict point de vue militaire, la *Nationale Volksarmee der DDR* (*NVA*) était devenue à la veille de la réunification de 1990 une armée de conscription d'un format relativement modeste mais de tout premier ordre sur le plan qualitatif. Ce pilier allemand du « triangle de fer » comprenait un fer de lance entièrement mécanisé de 100 000 hommes, élément essentiel du Pacte de Varsovie en Europe centrale. La *NVA* aura efficacement rempli sa mission pendant près de

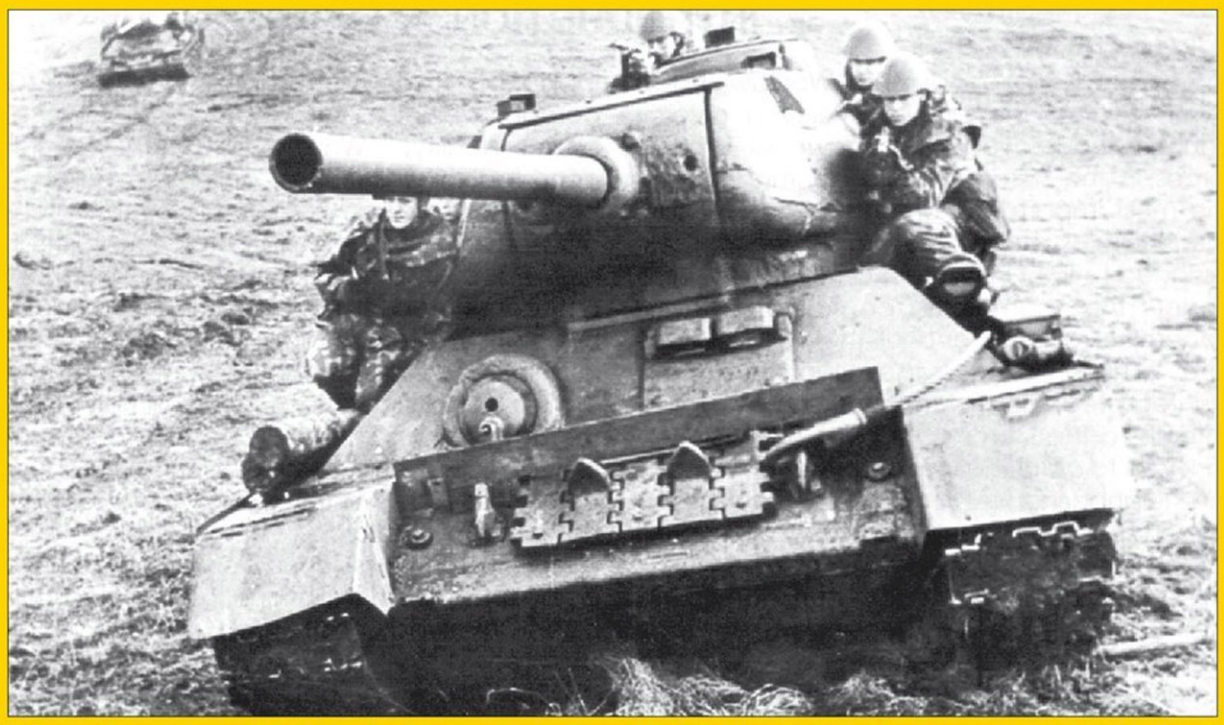
34 ans avant de disparaître sans combattre. Les prémices de son histoire apparaissent dès la Seconde Guerre mondiale.

1942-45
L'ARMÉE ALLEMANDE DE LIBÉRATION, UN PROJET AVORTÉ

Bien avant d'entrevoir la victoire dans la titanesque « Grande Guerre Patriotique » que ses peuples livrent depuis l'été 1941, Staline caresse le projet de constituer une « armée de libération » communiste allemande. « *Nous n'avons pas pour tâche de détruire toute force militaire organisée en Allemagne. Car tout homme quelque peu cultivé comprendra que ceci n'est pas seulement impossible, tant en ce qui concerne l'Allemagne que la Russie, mais inopportun du point de vue du vainqueur* », déclare-t-il en novembre 1942, alors que ses troupes encerclent Stalingrad. Pour mener à bien ce projet, Moscou prévoit d'employer des communistes allemands exilés de longue date ainsi que des prisonniers et déserteurs de la *Wehrmacht* et plusieurs milliers d'anciens volontaires des brigades internationales – IX^{e}, XI^{e} et XIII^{e} brigades notamment – ayant combattu en Espagne. Ces derniers, réfugiés en URSS après la victoire du Franquisme, doivent constituer le noyau dur de cette nouvelle armée. Au début de l'année 1943, il est décidé de faire encadrer cet agglomérat hétéroclite par des sous-officiers, officiers et généraux de la *Wehrmacht* capturés et placés sous un étroit contrôle politique.

Le 12 juillet 1943, à Krasnogorsk, dans un baraquement du camp n° 27, est ainsi créé le « Comité National de l'Allemagne Libre » (*Nationalkomitee Freies Deutschland* ou *NKFD*). La cérémonie a lieu dans une salle décorée de portraits de Lénine symboliquement unis à des drapeaux impériaux allemands. Ce comité est constitué sous la présidence d'Erich Weinert, ancien combattant d'Espagne et auteur du « Chant des Brigades internationales », et du *General der Artillerie* Walter von Seydlitz-Kurzbach. Ce dernier est l'ancien commandant du *LI. Armeekorps* à la tête duquel il avait été fait prisonnier à Stalingrad quelques mois auparavant. Mais, en réalité, la direction politique est dès l'origine effectivement exercée par Wilhelm Pieck. L'homme est une figure historique du communisme allemand ; ancien député du *KPD* (Parti communiste allemand) au *Reichstag*, il s'était exilé à Moscou lors de la montée du nazisme. En septembre 1943, est créé au sein du *Nationalkomitee Freies Deutschland* une « Union des officiers allemands » (*Bund Deutscher Offiziere* ou *BDO*) qui rassemble en particulier plusieurs généraux de la *6. Armee* « convaincus » de collaborer avec le régime soviétique. Seize généraux intègrent cette organisation tels le *Generalmajor Dr.* Otto Korfes, ancien chef de la *295. Infanterie-Division*, ou encore le *Konteradmiral* Felix Scheffler qui, dans les années 50, deviendra l'un des principaux responsables de la marine de guerre est-allemande.

Ce projet d'une armée de libération allemande contrôlée par Moscou est néanmoins politiquement et militairement très mal perçu par les capitales et les chancelleries



T-34/85 Modèle 1944 Est-allemand. Cet engin restera en dotation dans la NVA jusqu'à la fin des années 50. Il sera ensuite versé en réserve.

DR

alliées. Or, à ce moment précis du conflit, les fournitures de matériel à l'Union Soviétique et la perspective de l'ouverture d'un second front demeurent de solides arguments à la disposition de la Maison Blanche et du 10 Downing Street pour faire pression sur le Kremlin. Américains et Britanniques obtiennent rapidement gain de cause. Quant au *Nationalkomitee Freies Deutschland*, il ne jouera pour l'essentiel qu'un rôle dans la propagande prosoviétique, multipliant les appels à la révolte contre le régime nazi, notamment par le truchement de Radio-Moscou. L'idée d'une armée de libération allemande est donc officiellement abandonnée par le *Vojd* qui se contente de faire former des « groupes d'initiative communistes ». Pourtant, Staline ne s'avoue pas vaincu et le projet d'utiliser les cadres de la *Wehrmacht* ne disparaît pas définitivement de son esprit. C'est donc tout logiquement que lors de la création progressive de l'appareil militaire est-allemand, à partir de la fin des années 40, de nombreux officiers membres de la *Bund Deutscher Offiziere* y occuperont de hautes responsabilités aux côtés de communistes allemands « historiques » tel Willy Stoph, Friedrich Dickel ou l'*Admiral* Verner. Parmi ces hommes, plus d'une vingtaine conserveront ou atteindront le grade de général. On peut citer les généraux Müller, von Lenski, Wurtz, Freytag, Bamler, l'*Oberst* Willhelm Adam ou encore le *Major* Bechler. Friedrich Paulus, anciennement commandant en chef à Stalingrad, finira quant à lui sa vie en Allemagne de l'Est. Toujours honoré du titre de

BTR-50 PK en manoeuvres... Dans la terminologie de la NVA cet engin était désigné SPW-50.

DR

Du haut vers le bas :

Une colonne de T-54 Modèle 1951 armés de canons D-10T évolue le long d'un chemin de campagne.

Lance-roquettes multiple BM-21 d'origine soviétique servant au sein d'une unité d'artillerie de la NVA.

Canons automoteurs 2S3 équipés d'obusiers D-20 de 152mm.

DR

Generalfeldmarschall, il restera en résidence surveillée et sans aucune fonction officielle, mourant à Dresde en 1957, un an après Walter von Seydlitz-Kurzbach.

ALLEMAGNE ORIENTALE, ANNÉE 0

Dès le mois d'avril 1945, des « groupes d'initiative communistes » entament discrètement leur action sur le territoire allemand à la suite de l'Armée Rouge. Lorsque les hostilités cessent en mai, l'ensemble du territoire allemand n'est plus qu'un vaste champ de ruines occupé par les vainqueurs et sillonné en tous sens par des millions de réfugiés, d'ex-prisonniers et de déportés. La zone d'occupation soviétique s'étend sur ce qui reste de la partie orientale de l'ancienne Allemagne après les diverses modifications de frontières. En effet, une partie importante du territoire allemand « historique », dont la Prusse-Orientale – véritable berceau du germanisme – a été annexée par l'URSS et la Pologne, cette dernière repoussant ses frontières occidentales jusqu'à la ligne Oder-Neisse. Ce qui subsiste des territoires orientaux du *III. Reich* est une étroite bande de terres d'environ 110 000 km^2 peuplée de moins de 20 millions d'habitants, dont 4,5 millions de réfugiés. Ce territoire comprend, outre la capitale Berlin, plusieurs des principales cités de l'ancien *Reich* telles Dresde, Leipzig, Rostock, Erfurt, Magdeburg, Schwerin ou encore Chemnitz. En 1953, celle-ci sera d'ailleurs rebaptisée à la mode soviétique, devenant Karl-Marx-Stadt ; un nom qu'elle gardera jusqu'en 1990. Malgré ces évolutions, la renaissance d'une Allemagne « indépendante » sous tutelle moscovite ne s'effectue que progressivement tant les stigmates de la guerre et la défiance des pays de l'est sont encore profonds et vifs.

Le 9 juin 1945, Moscou met officiellement en place son administration militaire, la *SMAD*, sous la haute direction du maréchal Joukov. En juillet, la conférence de Potsdam entérine la situation de fait et la mainmise de Staline sur les territoires libérés à l'exclusion de la partie ouest de Berlin qui passe sous occupation occidentale. En octobre, les Soviétiques commencent déjà à déléguer habilement une partie de l'autorité administrative de la *SMAD* aux administrations territoriales nouvellement recréées. Cette esquisse de renaissance d'une administration allemande sévèrement encadrée et dénazifiée sera le point de départ menant à l'apparition du nouveau pays. Le territoire est-allemand, dont l'orientation socialiste se précise dès l'année suivante, est alors réorganisé autour des cinq *Länder* de Brandebourg, Mecklembourg-Poméranie, Saxe, Saxe-Anhalt et Thuringe.

En 1946, les anciens partis de la gauche allemande, le *SPD* et le *KPD*, fusionnent pour donner naissance au parti communiste est-allemand : le *Sozialistische Einheitspartei Deutschlands* ou *SED* (Parti socialiste unifié d'Allemagne). Ce parti unique constitue l'outil politique et idéologique répondant aux besoins de Moscou pour pérenniser la transformation de l'Allemagne orientale en une « démocratie populaire » qui, à terme, deviendra un poste avancé de son glacis militaire et de sa sphère d'influence européenne. Au plan militaire, dès 1945, la future RDA est discrètement dotée de forces de sécurité dont une partie évoluera en quelques années pour devenir une véritable armée.

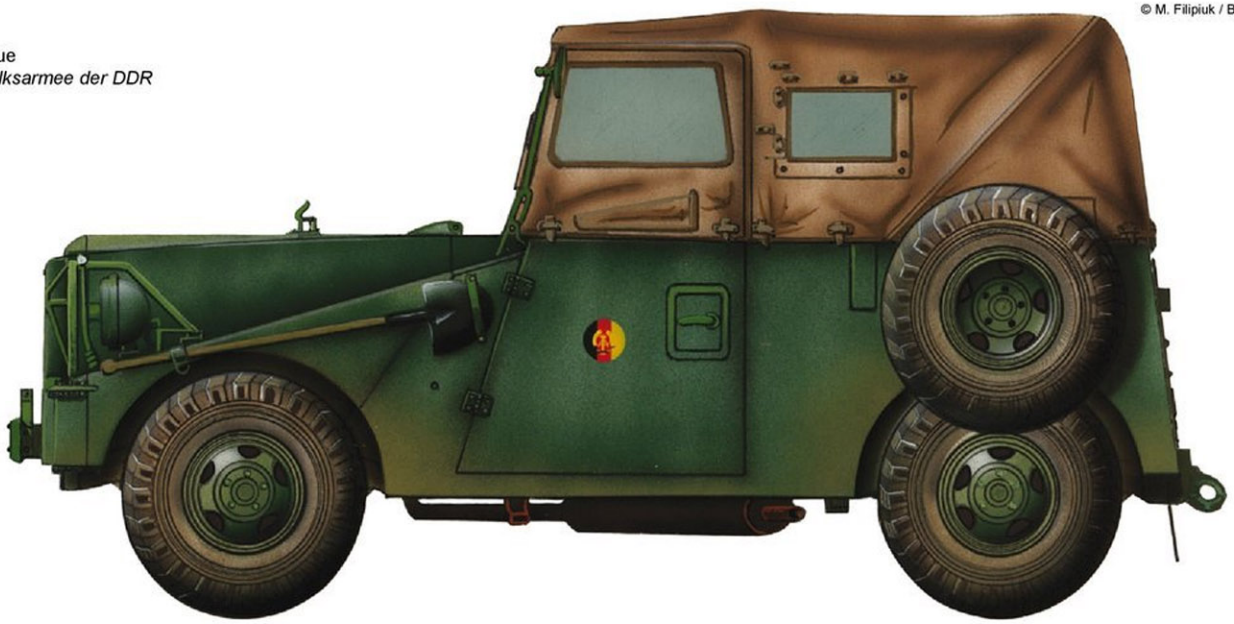
1945-56 UNE ARMÉE ALLEMANDE EN GESTATION

À compter de 1945, soit quatre ans avant la naissance officielle de la RDA, une force de police baptisée *Deutsche Volkspolizei* mais plus connue sous le sinistre sobriquet de « *Vopo* » est mise sur pied. En 1946, elle compte environ 50 000 agents. Dès 1948, les premiers signes de militarisation tels qu'uniformes, saluts, grades, apparaissent au sein de cette organisation. Le caractère martial de ces nouvelles forces de sécurité s'accentue encore un

VIE ET MORT DE "L'AUTRE" ARMÉE ALLEMANDE

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2005

Barkas P3
Unité inconnue
Nationale Volksarmee der DDR



Barkas P2M
Unité inconnue
Nationale Volksarmee der DDR

SonderKampfwagen SK1
Unité inconnue
Nationale Volksarmee der DDR

peu plus lors de la création de la *Bereitschaftspolizei*. Cette unité spéciale d'intervention, qui compte environ 8 000 hommes, est organisée en groupes spécialisés (artillerie, blindés, infanterie, transmissions, etc.) équipés et entraînés pour des missions militaires et donc lourdement armés. Les « *BePo* » de Kurt Fischer sont encasernés et dotés d'un véritable arsenal de guerre allant de l'obusier de 105mm au char en passant par des véhicules blindés de reconnaissance ou encore des pièces antiaériennes et antichars. Pour l'essentiel, ces matériels sortent directement des stocks de la *Wehrmacht* capturés en 1945. Fait méconnu, on voit ainsi, bien que de manière très limitée, des unités de « sécurité » est-allemandes mettant en œuvre des *Panzer* – dont, semble-t-il des Panther ! – ou des *Sturmgeschütze*, quelques années seulement après la fin de la Seconde Guerre mondiale ! Les autorités administratives disposent également d'une force de gardes-frontières, la *Deutsche Grenzpolizei* ou *DGP*, qui est dotée de sa propre artillerie. En 1960, la *DGP* prendra le titre de *Grenztruppen*. Au total, avant même de débuter son existence officielle, la future république est-allemande aligne une force de sécurité largement militarisée totalisant près de 90 000 hommes.

Le jour du 7 octobre 1949 marque la naissance officielle du nouvel État qui est baptisé *Deutsche Demokratische Republik* ou *DDR*, soit République Démocratique Allemande ou RDA. Wilhelm Pieck en devient le premier président. Il le restera jusqu'à sa mort en 1960. La direction effective de la RDA est confiée au Premier Secrétaire du *SED*, Walter Ulbricht. Malgré la partition de Berlin, l'ancienne capitale du *Reich* devient celle du nouvel État. À partir de 1952, une nouvelle organisation administrative en quinze districts (*Bezirke*) succède aux cinq *Länder*.

Entre 1949 et 1952, sous l'autorité directe du Ministère de l'Intérieur, les forces de sécurité allemandes sont regroupées au sein du *HVA* (*Hauptverwaltung für Ausbildung*). Cet organe de transition est placé sous le commandement de Heinz Hoffmann, ancien membre du *NSDAP* converti au communisme et figure majeure du *SED*.

En juillet 1952, une nouvelle marche est gravie dans le sens d'une remilitarisation de l'Allemagne avec la création spécifique de la *KVP* (*Kasernierte Volkspolizei*) en remplacement de la *HVA*. La *KVP* absorbe les effectifs existants et tout particulièrement les « *BePo* » qui constituent les noyaux durs des ces grandes unités que personne n'ose encore appeler « divisions ». L'intitulé de ces troupes est « Police populaire encasernée »... Si l'expression « d'armée allemande » n'est toujours pas utilisée, les fonctions, la formation, le mode d'organisation et l'équipement de la *KVP* trahissent bel et bien une réalité militaire. Ainsi, en plus de sa composante terrestre, la *KVP* comprend déjà une branche « police de l'air » (*Volkspolizei-Luft*) et « police de mer » (*Hauptverwaltung Seepolizei*). De même, les unités de sécurité existantes sont restructurées sur des modèles interarmes très proches de ceux de l'armée soviétique. Enfin, une véritable école militaire supérieure, la *Hochschule für Offiziere*, fonctionne d'ores et déjà à cette date. Elle est placée sous le commandement du *General* Adam, ancien chef d'état-major adjoint de la *6. Armee* à Stalingrad.

Le 5 mars 1953, la mort de Staline provoque les premiers graves soubresauts au sein d'une RDA économiquement vidée par les Soviétiques depuis 1945. Trois ans avant Budapest, au mois de juin 1953, un vaste soulèvement ouvrier revendiquant une amélioration des conditions de travail secoue Berlin, s'étendant bientôt à tout le pays.

BMP-1 d'une unité d'infanterie mécanisée Est-allemande.

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2005

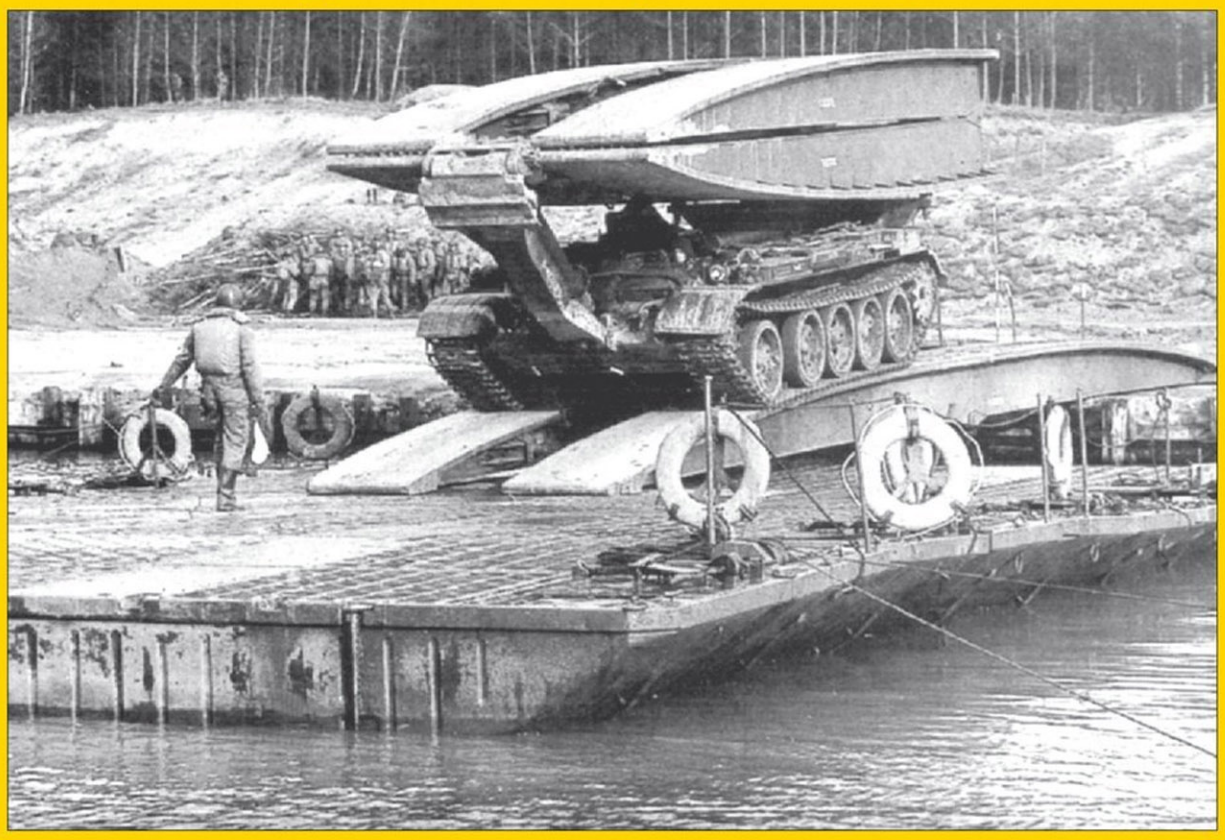
(Camion radio) Robur LO2002 Van Body
Unité inconnue
Nationale Volksarmee der DDR

(Camion radio) Zil157a
Unité inconnue
Nationale Volksarmee der DDR

Ecole de conduire pour ces pilotes venant d'être recrutés au sein de la NVA. Les chars sont bien évidemment des T-55.

DR

Malgré un bref espoir de changement, la révolte est violemment réprimée par les forces d'occupation avec la complicité et l'appui des forces de sécurité dirigées par Stoph. Des dizaines de morts, plusieurs milliers de blessés et 25 000 arrestations mettent un terme à cette première tentative de revendication collective est-allemande. À la fin de l'année, les forces paramilitaires de RDA comptent plus de 100 000 hommes. Pour Moscou, cette crise constitue un révélateur. La reconnaissance politique de l'existence de la nouvelle démocratie populaire laisse en effet en suspens la question de son autonomie en matière de sécurité intérieure et de défense. En mars 1954 et en janvier 1955, Moscou reconnaît successivement et officiellement la « souveraineté » est-allemande puis la « fin de l'état de guerre avec l'Allemagne ». Il s'agit d'actes préalables à la reconnaissance de la remilitarisation allemande. Malgré tout, en mai 1955, bien qu'étant signataire du Pacte de Varsovie, la toute jeune RDA ne dispose officiellement toujours pas de forces armées. Personne n'est dupe de ce pseudo vide militaire. Le quotidien « Le Monde » écrira



Char porte-pont de type BLG-60. Cet engin pouvait déployer sa passerelle en moins de deux minutes !

DR

VIE ET MORT DE "L'AUTRE" ARMÉE ALLEMANDE

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2005

T-34/85 Modèle 1969
Unité inconnue
Nationale Volksarmee der DDR

T-54 Modèle 1951
Unité inconnue
Nationale Volksarmee der DDR

T-72
Unité inconnue
Nationale Volksarmee der DDR

T-72M1
Unité inconnue
Nationale Volksarmee der DDR

Panzerschütze Est-allemand
armé d'un AK-47 à crosse repliable
Nationale Volksarmee der DDR

© H. Cance / Batailles & Blindés, 2005

Le mur de la honte... Les Allemands de l'Ouest souhaitant se rendre en Allemagne de l'Est pour y visiter de la famille étaient tous systématiquement photographiés et fichés par les Vopo... Ces documents étaient ensuite transmis à la Stasi, la police politique d'Allemagne de l'Est.

DR

à cette occasion que « *la décision d'armer la RDA aurait pourtant pu être prise sans qu'il en coûtât aux dirigeants communistes aucun effort nouveau : il existe en effet depuis longtemps dans la république orientale une « police populaire encasernée » qui a tout d'une armée sauf le nom. Il ne se serait donc agi que d'officialiser une situation de fait.* »

Le pas définitif de l'officialisation est franchi au début de l'année 1956, en réponse directe à la naissance de la *Bundeswehr* en Allemagne fédérale. Cette fois, la perspective d'un renforcement de l'OTAN par une puissante force militaire allemande est plus forte que les craintes et réticences émises au sein même du bloc soviétique.

1956-62
D'UNE « POLICE ENCASERNÉE » À UNE ARMÉE DE VOLONTAIRES

C'est ainsi que moins d'un an après la signature du Pacte de Varsovie, le début de l'année 1956 marque enfin l'acte de naissance officiel de la *Nationale Volksarmee* (Armée populaire nationale) ou *NVA*. Cette authentique armée allemande hérite des différents corps précédemment constitués. Signe de l'évolution en cours, les forces armées sont placées pour la première fois sous l'autorité d'un Ministère de la Défense Nationale créé à cette occasion et confié au général Willy Stoph puis, entre 1960 et 1985 au général Heinz Hoffmann. En 1956, est également mis en place à Rostock un état-major de la marine d'abord appelé *Verwaltung der Seestreitkräfte* puis à partir de 1960 *Kommando der Volksmarine*. Un an plus tard, en 1957, un commandement unique des « forces aériennes et de la défense aérienne » (*Luftstreitkräfte und Luftverteidigung LSK/LV*) est créé à Strausberg. Couronnant symboliquement l'ensemble, le 5 janvier 1959, l'école supérieure des officiers est-allemands devient la très officielle *Militärakademie* Friedrich Engels de Dresde.

Dès 1957, la *Nationale Volksarmee* est organisée selon un schéma qui restera valable jusqu'en 1990. Entièrement bâtie sur le modèle soviétique, elle comprend deux districts militaires placés sous les ordres du grand quartier général de Strausberg, lui-même dépendant du Ministère de la Défense. Chacun de ces districts (*III.* au nord, *V.* au sud) coiffe deux divisions de fusiliers motorisées et une division blindée. En temps de guerre, deux armées

mécanisées sont ainsi disponibles. La *5. Armee* (QG à Neubrandenburg) comprend la *9. Panzerdivision* « Heinz Hoffmann » à Eggesin ainsi que les *1.* et *8. Motorisierte-Schützen-Divisionen* (divisions de fusiliers motorisées) respectivement stationnées dans les régions de Potsdam et de Schwerin. La *3. Armee* (QG à Leipzig) est quant à elle déployée dans le sud du pays avec la *7. Panzerdivision* centrée sur Dresde, la *4. Motorisierte-Schützen-Division* à Erfurt et la *11. Motorisierte-Schützen-Division* à Halle. Une division motorisée forme la réserve. Ce dernier chiffre sera porté à quatre après l'instauration de la conscription en 1962. Peu à peu, d'autres unités spécialisées ou de prestige, tels que les régiments des Gardes « Arthur Woelke » ou « Hugo Ebelin » ainsi que le bataillon des forces spéciales « Willi Sanger », sont constitués. Ces unités seront rendues célèbres par leurs défilés au pas de l'oie sur l'avenue berlinoise d'Unter den Linden.

Cependant, pour des raisons politiques, la *Nationale Volksarmee* demeure initialement une armée de volontaires. Dans l'esprit des dirigeants soviétiques, elle doit être strictement limitée à une force d'appui pour les nombreuses troupes du Groupe de Forces Soviétiques en Allemagne (GFSA) stationnées de façon permanente en RDA. Dès la création de la *NVA*, les dirigeants communistes sont conscients du danger représenté par le rétablissement éventuel de la conscription. Entre 1953 et 1961, trois millions d'Allemands de l'Est passent en effet à l'Ouest, malgré la très étroite surveillance des frontières exercée par la *Grenzpolizei*. Pour les dirigeants est-allemands, l'obligation militaire est perçue comme un facteur risquant d'accentuer encore un peu plus cette hémorragie. La nouvelle *NVA* est ainsi conçue durant ses premières années d'existence comme une armée de volontaires à effectifs limités. Ironiquement, les débuts de la *Nationale Volksarmee* ne sont pas sans rappeler ceux de la *Reichswehr* des années 20, organisée comme une véritable armée de chefs, préalable au rétablissement de la conscription par Adolf Hitler ! À l'inverse, l'existence d'une sorte de garde prétorienne ne correspond en rien aux idéaux communistes et place politiquement la *NVA* en porte-à-faux. Pour Moscou comme pour le *SED*, la force militaire se doit d'être avant tout un creuset politique et idéologique au service d'un combat de classes. Dans cette perspective, la formation militaire dans la *Nationale Volksarmee* se double dès l'origine d'un strict encadrement politique. En 1989, 98% des officiers seront inscrits au *SED* ! Dès l'origine, la *NVA* a pour ambition de devenir une armée populaire nationale au service du socialisme.

C'est finalement la construction du mur de Berlin dans la nuit du 12 au 13 août 1961 et la fermeture concomitante des frontières avec l'Ouest qui change profondément la donne et autorise cette transition. Le 24 juin 1962, la nouvelle loi de conscription est promulguée. Elle restera en vigueur jusqu'en 1990. Ce texte établit un service militaire de 18 mois pour les conscrits ordinaires mais allant jusqu'à trois ans pour les troupes spécialisées telles que les parachutistes ou la marine. A partir de cette date, la *Nationale Volksarmee* va constituer une véritable force armée politique et nationale, membre à part entière du Pacte de Varsovie.

1962-90
UNE ARMÉE NATIONALE, « INSTRUMENT DE LA CLASSE OUVRIÈRE » ET PILIER DU « TRIANGLE DE FER »

Des années 60 aux années 90, la RDA se révèle politiquement et militairement le plus intégré et le plus fiable des partenaires de l'Union Soviétique au sein du Pacte de

T-55 produits en Pologne mais en service au sein de la NVA. Allemagne de l'Est et Pologne conduiront de nombreux projets militaires en commun au sein du Pacte de Varsovie, sous la houlette du Kremlin. Le char qui est au premier plan est équipé de garde-boues spéciaux afin de pouvoir accueillir le dispositif antimines KMT-5.

DR

Un BTR-50 PK photographié lors d'une parade de la *Nationale Volksarmee der DDR*.

DR

Varsovie. Bien que capable à l'occasion de mener à bien ses propres initiatives politiques, tels les efforts de normalisation bilatérale des relations avec la sœur ennemie de l'Ouest, la RDA représente à l'époque une sorte de satellite « modèle », à la fois dépendant des Soviétiques et disposant de l'une des plus modernes et efficaces économies de l'ensemble des pays socialistes. Évidemment, la forte présence militaire soviétique compte pour beaucoup dans cette relation privilégiée.

Dans ce contexte, la *Nationale Volksarmee* fait rapidement figure de ciment politique tout autant que d'outil de réhabilitation de l'esprit national allemand. Elle constitue déjà en 1965 une force militaire significative alors même que la grande phase d'intégration militaire multinationale du Pacte de Varsovie initiée en 1961 commence à peine à donner des résultats tangibles et à montrer une certaine efficacité. La *NVA* dispose alors d'un effectif de 120 000 militaires d'active et 70 000 paramilitaires. L'armée de terre comprend 90 000 hommes, les forces aériennes et la marine environ 15 000 hommes chacune. Les armements soviétiques, chars T-34/85, T-54 et T-55, transports de troupes BTR-50 et 60 ou appareils Mig-19 ont à cette date remplacé les « fonds de tiroir » de la *Wehrmacht*. De même, à partir du début des années soixante, les exercices militaires internationaux se multiplient et le niveau de préparation militaire s'accroît significativement. À l'instar des autres membres du Pacte, la *Nationale Volksarmee* est dotée par Moscou en 1964 de lanceurs FROG et SCUD capables, en temps de guerre, de mettre en œuvre les charges nucléaires tactiques détenues par les Soviétiques. Dans un second temps, ces matériels seront remplacés ou complétés par des éléments plus modernes bien que systématiquement inférieurs à la dernière génération des matériels en service au sein des troupes soviétiques. À la fin des années 80, le fer de lance du corps de bataille est-allemand est constitué de 500 chars T-72 et d'environ un millier de véhicules blindés de combat d'infanterie de type BMP.

En revanche, la structure générale de la *NVA* évolue peu entre sa création et sa dissolution/absorption par la *Bundeswehr*. Seuls ses effectifs s'étoffent du fait de la conscription, l'ordre de bataille terrestre passant de sept à dix divisions. Il est également à noter que les autorités est-allemandes prévoient, après l'instauration de la conscription, de disposer d'un réservoir de forces territoriales d'un million d'hommes au minimum. Le volume de matériels anciens encore maintenus en dotation en 1990 (notamment plusieurs milliers de BTR et une imposante artillerie tractée) témoigne en tout cas de cette ambition.

Dans ce qui est connu aujourd'hui des plans militaires de l'ex-Pacte de Varsovie, la *Nationale Volksarmee* joue également un rôle à la fois important et singulier. Totalement insérée dans le dispositif du Groupe de Forces Ouest, les *3.* et *5. Armeen* est-allemandes sont dès la fin des années soixante considérées comme des troupes de premier échelon stratégique ; des unités fiables et capables d'opérer dans le sillage ou aux côtés des armées de choc soviétiques. Il est vraisemblable mais pas certain qu'en temps de guerre l'adversaire désigné des forces *NVA* aurait été, pour d'évidentes raisons morales, la *BAOR* britannique ou bien les forces américaines de préférence aux « cousins » de la *Bundeswehr*.

En revanche, à l'inverse de certains autres satellites disposant de leur propre « Front » (Pologne et Tchécoslovaquie notamment), la *Nationale Volksarmee* dépend du commandement soviétique du Groupe de Forces Ouest. La fiabilité politique et militaire acquise dans les années soixante ne s'arrête d'ailleurs pas au face-à-face avec l'OTAN. En 1968, les *7. Panzerdivision* et *11. Motorisierte-Schützen-Division* sont engagées dans la répression soviétique du printemps de Prague. Cette participation contribuera tout autant que la répression de 1953 à considérablement ternir l'image de la *NVA* et à entretenir sa réputation d'homme lige de l'Union Soviétique.

Défilé de la NVA dans les rues de Berlin. Des MT-LB tractent des canons Zis de 76.2 mm.

DR

Malgré tout, jusque dans les années 80, le rôle de la *NVA* reste éminent au cœur de d'une société est-allemande dont la conscription la rend indissociable. En 1981, période de la « seconde » guerre froide, un enseignement militaire préparatoire est même instauré au sein des classes de terminale. De la même façon, la RDA est seule à entretenir un rôle militaire international allemand durant l'après-guerre. À la veille de sa disparition, la *Nationale Volksarmee* entretient, à l'inverse de sa sœur ennemie de l'Ouest, quelques milliers de conseillers militaires au sein d'une dizaine de pays d'Afrique et du Moyen-Orient évoluant dans la sphère d'influence du bloc socialiste.

1990
MORT DE LA NATIONALE VOLKSARMEE

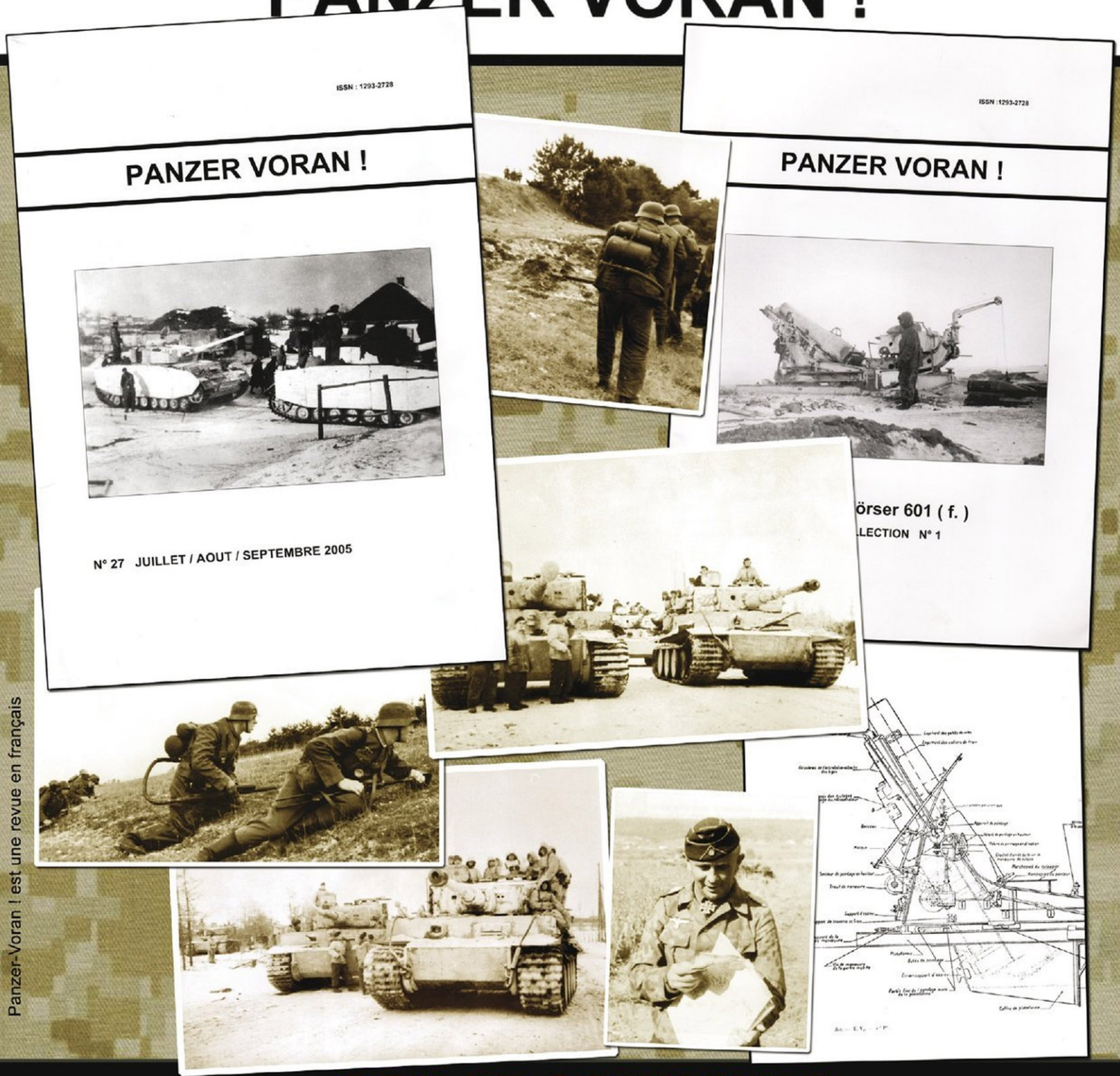
Au milieu des années 80, à l'occasion de l'avènement de la *Perestroïka* et de la *Glasnost* voulues par Gorbatchev, les premières fissures se font rapidement jour dans l'ensemble du bloc soviétique. Bien qu'avec retard et réticences, les autorités est-allemandes doivent bientôt suivre le mouvement. En 1988, le rapprochement avec l'Ouest se manifeste sous de nombreux aspects. Tandis que les amnisties et les autorisations de franchissement de la frontière se multiplient, les autorités promettent de profondes réformes. La *Nationale Volksarmee* subit déjà quant à elle une réduction drastique de ses budgets. De nombreux matériels anciens sont ferraillés tandis qu'aucun nouveau programme d'armement n'est à l'ordre du jour.

Néanmoins, selon le mot de Gorbatchev, « *la vie punit ceux qui arrivent trop tard* ». La chute du mur de Berlin sous la pression populaire dans la nuit du 9 novembre 1989 précipite les événements. La ruée vers l'ouest devient incontrôlable et de l'aveu même des autorités, la *Nationale Volksarmee* perd en quelques mois près du quart de ses effectifs suite à des désertions et à l'absence d'engagements volontaires. En mars 1990, les élections libres arrachées au pouvoir entérinent la défaite des communistes. Le 12 septembre 1990, le traité « Deux plus Quatre » (RFA - RDA / États-Unis - URSS - Royaume Uni - France) « portant règlement définitif concernant l'Allemagne » organise les modalités de la réunification, qualifiée par d'aucuns d'annexion pure et simple. Le 2 octobre 1990 enfin, la RDA disparaît officiellement quarante et un ans après sa naissance. En moins d'une année, le pays avait purement et simplement cessé d'exister.

L'épilogue de l'histoire de la *Nationale Volksarmee* est ainsi marqué par une certaine amertume, particulièrement au sein d'un corps d'officiers de carrière ayant consacré leur existence à la défense d'un État brutalement effacé de la carte. La *NVA* est dissoute en 1991 et ses moyens phagocytés par la *Bundeswehr* qui se débarrasse, à de rares exceptions près, des hommes et des matériels en quelques mois. Dès 1991, 40 000 cadres, dont la totalité des officiers supérieurs et généraux sont mis en retraite d'office. 15 000 autres, des techniciens notamment, sont maintenus en contrat court de deux ans. Alors même que tous les matériels sont ferraillés ou vendus (notamment des centaines de BMP à la Grèce et à la Suède), seule la *Luftwaffe* conserve les excellents Mig-29 de l'ex-*Jagdfliegergeschwader 3* « Wladimir Komarow ».

Ainsi, alors que la République Démocratique Allemande ne devait pas fêter son quarante-et-unième anniversaire, la *Nationale Volksarmee*, pacifiquement anéantie, disparaissait purement et simplement après trente-quatre années d'existence.

PANZER VORAN !



Panzer-Voran ! est une revue en français

BON DE COMMANDE

Je commande les numéros cochés ci-dessous de Panzer Voran ! Chaque numéro de Panzer-Voran ! est vendu franco de port : 14,50€ (France) – 15,50€ (Europe). Le hors-série n°3 de Panzer-Voran ! est vendu franco de port : 27,50€ (France) – 28,50€ (Europe) – PK. Collection n°1 est vendu franco de port : 13,00€ (France) – 14,00€ (Europe).

☐ Panzer-Voran ! n°27 ☐ Panzer-Voran ! Hors-Série n°3 (Panzer-Division Hermann Göring - 1943)

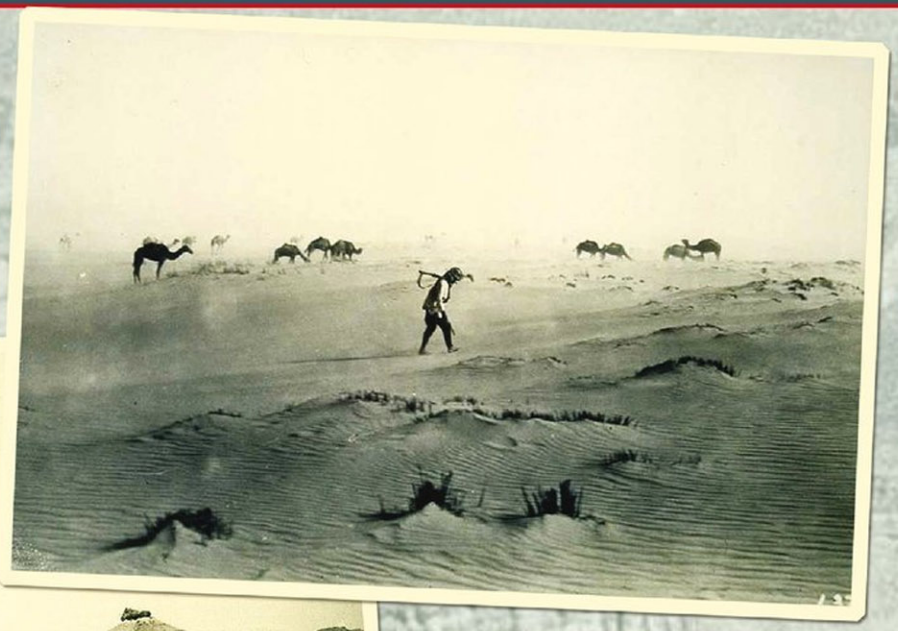
☐ Panzer-Voran ! n°26 ☐ Panzer-Voran ! n°25 ☐ Panzer-Voran ! n°24 ☐ PK. Collection n°1

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : ..... Pays : .....

Bon de commande à renvoyer avec votre règlement par chèque ou mandat postal à :
Alain Verwicht – 132, route de Bonnut – 64300 Saint-Boes – France
Téléphone / Télécopie : 05 59 67 95 70



LES SOUTIERS DE LA GLOIRE

On sait que Leclerc prit Koufra avec un seul canon de 75mm, lequel canon rendit l'âme juste après la reddition de la garnison italienne. Pour attaquer les postes ennemis disséminés dans le Fezzan et, à terme, faire leur jonction avec les unités de la 8th Army britannique, il fallait d'autres bouches à feu aux Français Libres. Les Anglais en donnèrent aux FFL… sur le papier seulement. Restait à en prendre livraison… Ce témoignage de Monsieur Dubois nous explique comment. Départ immédiat pour le désert puis le Nil !

Le 5 mai 1942, je reçois, en ma qualité de commandant de la Compagnie Auto n°4 stationnée à Faya (Fort-Largeau), la note de service 39/SA sur une feuille mal dactylographiée : « *Le capitaine Dubois formera un convoi qui se rendra à Wadi-Halfa (Nil) d'où il ramènera deux canons de 25 livres, quatre canons de 47 italiens et 50 tonnes de munitions. Pour le général Leclerc, le chef d'état-major : de Guillebon* ». Muni de ce document, je me rends à l'état-major où je trouve le commandant Dio : « *Je viens de recevoir ce papier. Qu'est-ce que je fais ?* » – « *Ben, vous le faites, quoi ! Vous avez reçu le papier, allez-y ! Mais je vous préviens : ici, on n'est pas d'accord, car vous allez casser vos camions !* »

Et me voilà livré à moi-même ! Un ordre étant un ordre, j'en prépare incontinent l'exécution. Je consulte la carte : Faya-Wadi-Halfa, cela fait dans les deux mille kilomètres, plutôt plus même. Et bien entendu, autant pour le retour. Soit quatre mille kilomètres de désert ! Le désert, c'est un peu – souvent – comme la mer : il faut savoir s'y diriger. J'apprends derechef à me servir du compas solaire inventé par le colonel britannique Bagnold dont se servent les patrouilles anglaises. Pendant plusieurs jours, je manipule cet appareil sous la direction de mon camarade Laffolay. Dans le même temps, les camions sont mis en état de remplir la dure mission qui les attend. Le 25 mai, personne n'ayant chipoté ni le travail ni les matériels, tout est prêt : trente-huit camions de transport, un camion radio et un de dépannage – de robustes mais un peu lents à notre goût Chevrolet canadiens à quatre roues motrices – mon *pick-up* de commandement et de liaison – Chevrolet également – et deux Bedford pour mes officiers, dix-sept Européens, dont le lieutenant Rendu et le sous-lieutenant Peschaud, quatre-vingt-huit indigènes (Camerounais), dont un infirmier. Il est 6 heures sur la grande place de Faya. Le capitaine Combes signe mon livre de convoi et nous partons.

Deux « routes » paraissent préférables aux autres, celle du sud par Fort-Lamy et Abéché que les bataillons déjà formés ont parcourue vers Khartoum, et celle du nord que je choisis, mais sans aller jusqu'à Koufra. J'estime qu'il suffira de remonter jusqu'à Téro et Tomma puis de piquer plein est. En effet, faut-il le rappeler, le Nil, par rapport à Faya, c'est à l'Orient et comme le désert est, en principe, un espace vide, libre, ouvert, on devrait pouvoir, en navigant cap à l'est, finir par rencontrer le long ruban liquide orienté sud-nord. En fait, c'est moins simple, le désert se laissant rarement traverser comme un vulgaire océan... Rouler sur un sable qui porte, ou, à la rigueur, sur une caillasse point trop chaotique, c'est surtout une affaire de pneus et les nôtres paraissent s'en accommoder. Nous arrivons le soir au puits de Bambecher après avoir couvert 90 kilomètres. Deux boîtes de vitesse et une dynamo ont été endommagées. Mon *pick-up* a eu une défaillance électrique.

Nous passons ensuite un peu au nord de Tékro, en un lieu nommé Tomma. Estimant que je suis suffisamment au nord, j'oblique droit sur l'est. Nous roulons bien, en ordre de bataille, sur d'énormes dunes qui nous supportent sans histoires. Je jouis du spectacle de mes engins déployés, cheminant vaillamment dans leurs nuages blonds. Le lendemain, nous tombons sur de grandes collines de cailloux entre lesquelles le vent a accumulé du sable friable. De sorte que si le premier camion, et même le deuxième parviennent à passer sans trop de peine, les autres s'enfoncent dans des traces labourées jusqu'à ne plus pouvoir avancer. Nous avons certes des tôles, mais ce n'est pas un petit travail que de les placer en rails continus que l'on défait derrière le serre-fil pour les replacer en avant. D'autant que l'ambiance est… saharienne.

Mais tout a une fin, surtout les phases les plus plaisantes de telles randonnées. Voici un paysage nettement plus accidenté, avec des cailloux, ce qui est peu, mais aussi des falaises, ce qui est trop. Nous ne pouvons tenir notre cap à l'est. Cherchant des passages dans ces maudites falaises, je recoupe mes propres traces une fois, deux fois… Il faut aviser, c'est-à-dire changer de route. C'est alors, le 31 mai, que je tombe, heureux hasard, sur ce que l'on appelle un *Redjem*. C'est un tas de cailloux artificiel – œuvre de l'homme – en forme de cône au sommet duquel, sous une grosse pierre, se trouve une boîte. Dans la boîte plein de sable fin, un papier portant ces mots : « Colonie du Tchad 1938. Point astronomique du Djebel Hadid ; observateurs : lieutenant Garbit, sergent Penmarch ». Très bien conservé ce papier depuis que le méhariste Garbit l'y déposa, quatre ans plus tôt ! Il n'y manque que les coordonnées. Heureusement, le capitaine d'Abzac m'a donné par écrit avant le départ une liste de points relevés et un croquis. Celui-ci y figure. Je reporte les coordonnées sur le papier et le remets en place. M'étant ainsi situé sur la carte et dans l'immensité saharienne, je vois que j'ai quelque peu dévié et qu'il faut remonter encore plus au nord pour dépasser les malencontreuses falaises. Nous trouvons enfin un passage et, l'obstacle étant franchi sans encombre, nous entrons dans un immense champ de dunes.

Cela fait désormais quatre jours que nous roulons. Nous avons adopté un rythme de vie qui paraît convenir au personnel comme au matériel. Nous dormons à la belle étoile, enveloppés dans des peaux de chèvre au creux de trous-berceaux creusés dans le sable moelleux. Bien avant l'aube, nos chauffeurs s'éveillent

Voici l'un de ces soutiers de la gloire, chamelier des temps modernes...

DR

– ou sont éveillés – et préparent le café. Une tasse brûlante, une cigarette et, le jour pointant, en route ! Au bout de trois à quatre heures, nous faisons une pause casse-croûte et nous repartons. Au milieu de la journée, pendant les trois/quatre heures torrides, nous sacrifions au rite de la sieste coloniale. Puis nous reprenons le volant jusqu'à l'étape du soir.

Sur la carte, le champ de dunes abordé après le point Garbit porte le nom du prince Kemal Eddine. Malheureusement, il est « mal » orienté. Au lieu que les cordons de sable soient d'est en ouest ou nord-sud, ils se présentent en biais. De telle sorte qu'il nous faut les escalader en prenant notre élan dans les fonds et sur des chemins de tôle parfois risqués. Nous en franchissons plusieurs en pleine chaleur. Progressivement, nous gagnons vers l'est, cordon après cordon. Nous sortons enfin de ce champ difficile. Et voilà que j'aperçois à l'horizon ce que la carte me promettait : le *Djebel* Awainat. Il est bien là-bas et je me dis que tout va bien. D'autant que, très vite, surgit de la mer de cailloux ouverte sous nos pneus, à 30 ou 40 kilomètres du *Djebel*, la montagne noire marquée sur la carte « Mont de la Princesse Sandara ». Il ne nous reste qu'à passer entre les deux. Le 2 juin, à 16h30, nous croisons la piste reliant Wadi-Halfa à Koufra et tournons à droite.

Un problème et non des moindres, quoique tout à fait banal dans cette région du monde, est celui de l'eau. Qui dit désert, n'est-ce pas… Nous sommes partis avec un fort chargement du précieux liquide (autonomie de dix jours), l'autre chargement étant d'un liquide non moins précieux : le carburant. Parlons de l'eau. Elle voyage dans d'anciens fûts d'essence convenablement nettoyés. Les Européens ont les tonnelets Gonza des méharistes que l'on ferme au cadenas. Le soir, on ouvre le cadenas pour remplir la casserole nécessaire à la cuisine. Pas question, bien entendu, de se laver. Et l'on va ainsi de point d'eau en point d'eau. Ce qui, en temps normal, ne pose presque pas de problème. Mais nous voici au puits d'Ain Murr, après huit jours d'un voyage qui a fortement entamé nos provisions d'Ounianga. Normalement, ce puits doit nous permettre de refaire le plein. C'est un ancien poste italien devenu anglais. Pensant y rencontrer quelques-uns de nos alliés, nous faisons toilette avant le départ, allant jusqu'à nous raser et mettre nos vêtements les moins abîmés. Je compte y reposer hommes et matériels. Mais ayant pris un peu trop à l'est, je tombe, à 9h30, sur la piste de Sélima, à environ 50 kilomètres du poste. J'arrête le convoi, fais rassembler sur deux camions tous nos fûts vides et nous partons, le lieutenant Rendu et moi. Nous arrivons vers midi. Quel *bled* ! Trois ou quatre cahutes en pierres sèches, pas un chat ; un peu d'herbe dans les rochers. Quand il pleut, l'eau doit dévaler du *djebel*. Mais la pluie n'a pas dû tomber depuis une éternité. Plus grave, le puits a été bouché par les Italiens. D'où son abandon. Il ne reste dans une cuvette que très peu d'eau : 250 litres, une misère ! Nous retrouvons les restes d'un avion Blenheim à croix de Lorraine rouge (n° N-3624) qui s'écrasa contre la paroi de la montagne lors du raid sur Koufra. Mais nos pensées reviennent sur l'eau et nous nous regardons, Rendu et moi, avec la mine qu'on peut imaginer. C'est que notre réserve est au plus bas et le prochain puits, celui de Sélima, est à cinq cents kilomètres ! Revenus au convoi, nous informons nos gens et je fais immédiatement rationner l'eau.

Le 4 juin, nous partons à 4h30 et nous roulons sans arrêt, croisant un grand nombre de traces. Nous franchissons péniblement un cordon de dunes. Le sol est très mou. Pourtant ce jour-là nous parcourons 215 kilomètres. Un record ! Le lendemain, départ à 4h30 par une piste assez bien balisée. La « farine » y alterne avec un sol portant bien. Vers 14h30, nous atteignons un croisement de pistes ; l'une conduit à Sélima. L'oasis devrait être à 50 kilomètres, d'après la carte. Mais le compteur tourne et tourne et toujours pas d'oasis. Je suis inquiet, les autres aussi. Je monte fréquemment sur des pitons pour inspecter le paysage à la jumelle. À 17h30, nous campons sur un petit plateau et les rations d'eau sont distribuées. On pourra faire une autre distribution. De l'eau « rouillée ». Mais, normalement, l'oasis devrait être atteinte demain.

6 juin, départ avant le lever du jour. Les balises sont toujours là.

De nombreuses traces coupent les nôtres à angle droit. Allons, nous n'avons pas été les seuls à « vasouiller » ici. Le vent nous crible de véritables jets de graviers. Quinze kilomètres, vingt kilomètres, toujours rien. Mais, soudain, là-bas, des « cailloux » ont quelque chose de familier. A la jumelle ils se transforment en « camions » alignés à l'anglaise. Je pars en reconnaissance et identifie bientôt un capitaine anglais très occupé à planter dans le sable des bouteilles de bière – bien entendu. Il manifeste, à me voir, une certaine surprise. Ce n'est pas moi qu'il attend, mais des courroies de ventilateurs qui permettront à son convoi (30 camions) de gagner Koufra. Cela fait six jours qu'il est là, immobilisé. Le puits, dit-il, est derrière la crête : il est bon. À 9 heures, le convoi me rejoint. Vers midi, un autre convoi venant de Wadi-Halfa arrive portant entre autres les précieuses courroies de ventilateurs. Le soir, un apéritif réunit les officiers anglais et français. On se donne des nouvelles des camarades et j'hérite de deux cartes de la région en toile, très pratiques. Nous laissons ceux qui vont à Koufra refaire leur plein et nous révisons nos véhicules en attendant notre tour aux maigres mares.

Après deux jours de repos et de récupération, nous repartons. Le trajet ne présente plus de grandes difficultés d'autant plus que, depuis quatre jours, un véhicule et son équipage venus de Wadi-Halfa nous attendent pour nous guider. La piste est un peu plus nette, nous roulons bien et enfin, enfin, voilà le Nil… Le grand Nil et ses felouques… Et là, bien en évidence, notre « artillerie » : deux canons de 25 livres et quatre petits « italiens » avec un grand tas de caisses de munitions. A 17h30, ce 9 juin 1942, dans une poussière infernale, je fais ranger nos camions sur la rive gauche tout à côté de notre chargement. Nous sommes remarquablement bien accueillis par les Anglais de l'autre côté du fleuve. Nous refaisons nos forces et retapons le matériel. Six de mes hommes, dont le chef mécano Morin, se font soigner à l'hôpital. Les Anglais nous équipent en pneus spéciaux pour le sable. Un seul petit problème : on nous conseille de charger les deux canons de 25 livres sur camions. Rendu et Peschaud préfèreraient les tracter. Les Anglais émettent des réserves. Je décide néanmoins que nous les tracterons. On équipe alors les attelages avec des roues plus hautes et mes deux lieutenants disent qu'ils conduiront eux-mêmes les véhicules tracteurs.

Le 22 juin, à 5h15, nous prenons le chemin du retour. Quatre Camerounais restent à l'hôpital et cinq déserteurs ont disparu dans la nature. Les Anglais nous les ramèneront en avion et les cinq lascars expliqueront que, ayant vu un chemin de fer au bord du Nil et se souvenant qu'il y a un chemin de fer au Cameroun, ils ont voulu rentrer chez eux en train. Nous roulons vers l'Ouest. Tout s'annonce bien. Trop bien car voilà notre radio, Richard, malade. C'est un « colonial » de 28 ans qui paie déjà ses années de climat africain d'une douloureuse rétention d'urine. Il souffre, le malheureux ! Je lui fais aménager une couchette dans son camion, mais geignant comme un damné, avec une fièvre de cheval, il ne peut servir l'appareil qui nous tenait en contact avec Wadi-Halfa, Koufra, Fort-Lamy et Faya. Impossible d'appeler une aide – médecin ou conseil médical – et comme nous n'avons rien pour soigner ce mal, nous passons quatre jours, lui à gémir et dépérir à vue d'œil, nous à nous morfondre sans échos du monde éloigné. Le convoi roule toujours et je m'approche souvent de son camion pour voir comment il va. Le pauvre diable donne l'impression de mourir lentement dans d'affreuses douleurs. Et puis, miracle, le 26 juin, je le trouve endormi, détendu. Je passe ma main sous lui : le matelas est mouillé. C'est la vie qui triomphe. Le lendemain, notre brave Richard reprend sa pêche dans les ondes hertziennes.

Nous retrouvons les dépôts d'essence constitués à l'aller. Chaque fois que je me débarrassais de fûts vides, j'avais fait placer des fûts pleins de carburant en nombre égal avec un papier destiné aux Anglais dont les convois ou les patrouilles auraient pu passer par là : « Nous avons besoin de cette essence pour notre retour ». Nous récupérons tout ce que nous avons laissé. Nous rencontrons plusieurs convois anglais en route pour Koufra. Ils sont étonnés de nous voir, Français insolites cheminant comme si de rien n'était. Car il faut dire que c'est l'époque où Rommel fonce là-bas, très au nord, après avoir perdu, Dieu merci, un temps précieux devant Bir Hakeim. Nous avons aperçu, à l'horizon, des véhicules qui paraissaient tourner autour de nous : il s'agissait d'Anglais qui se demandaient si nous n'étions pas des Allemands. Heureusement, quelques éclaireurs hardis sont

Convoi de camions des Forces Françaises Libres photographié dans le désert en 1942. Dans le lot des véhicules, on reconnaît un camion italien.

DR

Nous ne sommes pas dans le Fezzan en 1942 et encore moins sur la route du Nil mais sur la piste conduisant à Koufra. Au premier plan un Matford V8 est en difficulté dans un passage "farineux".

ECPA-D

venus nous identifier sans canarder au préalable.

Pour refaire le plein d'eau, je dépasse Ain Murr, le puits italien bouché, pour atteindre Ain Zuweia. Parti en avant, j'aperçois, sortant des sables, une forme que j'identifie : un *Rajput* de l'Armée des Indes. Ne sachant pas qui venait, il s'était caché. Me voyant avancer seul, il se montre. Comme je parle anglais, nous nous expliquons sans peine. Il dit que, en effet, il y a de l'eau dans les *gueltas* de la montagne et me conduit à son poste dont l'appareil de radio est en panne. Mon convoi rejoint. Nous dépannons la radio du poste, ouvrons deux de nos moteurs que nous trouvons inondés et organisons les corvées d'eau qui vont aux gueltas d'un *djebel*. Vers 16h30 arrive un camion égaré d'un convoi anglais se rendant à Koufra. Il signale sa position à Wadi-Halfa grâce à nous. Comme je garde un mauvais souvenir du champ de dunes obliques traversé à l'aller au prix de quelles peines, je cherche un autre itinéraire. Au lieu de remonter sur le point Garbit, je pique directement sur Ounianga. Et nous abordons bientôt un fantastique paysage lunaire, gigantesque cimetière préhistorique jonché de vestiges tels que des arêtes de poissons, traces de campements de l'âge de la pierre avec des meules pour écraser les céréales. Nous traversons ce site impressionnant. Je roule en tête de ma formation de camions chargés d'obus et de canons imperturbablement tractés par mes officiers. Je ralentis car, devant moi, court une curieuse ligne transversale. C'est le rebord d'une falaise tombant à pic sur le reste du désert. Un à-pic de 80 à 100 mètres ! Impossible d'avancer sans changer d'itinéraire. Je fais arrêter mes camions qui arrivent l'un après l'autre au bord de la falaise et nous contemplons l'obstacle infranchissable allongé sans fin à notre droite comme à notre gauche. La nuit venant, nous espérons qu'elle portera conseil et nous la passons sur ce haut rebord dominant l'infini des sables. Je devais apprendre par la suite qu'il se nomme : ligne des Erdis.

Au matin du 3 juillet, je pars seul à la recherche d'un passage. Et je le trouve. C'est une brèche dans le mur vertical. Le vent y a poussé du sable et en son milieu il y a un gros rocher. Le convoi rameuté, on attaque le rocher à la barre à mine. On l'ébranle, on le bascule une fois, deux fois. Il finit par rouler de lui-même, dégageant le passage. Un passage de sable meuble en pente raide, une sorte de toboggan naturel. Et qui dit « toboggan » dit glissade. J'engage mon véhicule pour tâter le terrain. Mufle bas, il pousse le sable, et glisse. Arrivé à bon port, je fais signe : « Allez-y ». Tous les camions, canons compris, glissent les uns après les autres par le « toboggan ». Ouf ! Nous sommes passés ! Nous roulons. Non sans problèmes, mais enfin nous roulons. Ayant remarqué que, avec le capot ouvert, les moteurs chauffent moins, nous avons adopté cette disposition non réglementaire. Et tout se passe à peu près bien sauf pour les courroies de ventilateurs. J'en ai apporté un lot important mais hélas elles sont de mauvaise qualité. Si bien que lorsque le moteur fournit un effort plus accentué que d'habitude, on voit soudain gicler une sorte de long serpent noir, la courroie du ventilateur sautant par le capot ouvert. Souvent aussi il faut changer un moteur. J'en ai fait prendre un bon stock de rechange. Nos Camerounais sont devenus de véritables virtuoses de ce genre d'opérations. À bras, ferme ! Il faut dire aussi que nous avons d'excellents mécanos dirigés par un ancien de la marine, Morin, qui au départ n'avait jamais travaillé sur un moteur mais qui est devenu très vite un expert. Le 24 juin, par exemple, il faut changer un moteur ; le 25, un arbre de transmission. Un piston éclate, les dépanneurs travaillent jusqu'à trois heures du matin. Et ainsi très souvent… Bref, nous roulons. D'après mes calculs, nous devrions approcher d'Ounianga et j'interroge le guide-chamelier embarqué à l'aller pour lui montrer la piste de l'est. Il devrait commencer à reconnaître le paysage. Mais il ne reconnaît rien. On avance. Surgit à l'horizon une masse rocheuse qui « dit quelque chose » au guide. À sa demande, nous contournons par la gauche. Soudain, il crie en tendant le doigt : « *Là, maintenant, je connais. Je vais te montrer l'endroit où j'ai fait du feu l'année dernière.* » Nous retrouvons en effet des traces de foyer. « *Maintenant, ça va, dit le guide-chamelier, Ounianga Serir est là.* »

Peu avant d'arriver à Ounianga Serir, nous sommes survolés à basse altitude par un gros avion de transport. C'est le général Leclerc qui vient compter nos – ses – camions. Le compte y est. À Ounianga Kebir, un télégramme de félicitations nous attend, signé « Leclerc ». Le 8 juillet, à 16 heures, Leclerc avait son artillerie !

La Panzerauto Romfell

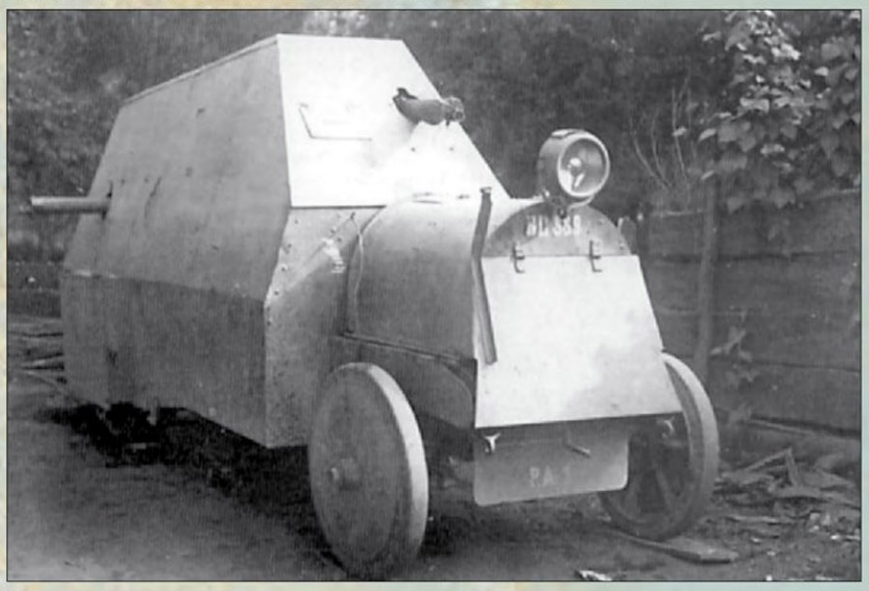
À bien des égards, la Première Guerre mondiale représente une période d'évolution rapide et riche en innovations sur le plan des armements : aviation, transmissions, artillerie, gaz de combat, etc. Bien évidemment, les engins terrestres n'ont pas fait exception à ce phénomène avec, entre autres, l'introduction du char produit en grande quantité chez les Britanniques et les Français, ainsi que le perfectionnement des automitrailleuses et autres autocanons. Ces derniers types d'engins ont été nombreux à sillonner les champs de bataille bouleversés de l'Europe en guerre, notamment du fait de leur relative simplicité technique et de leurs faibles coûts de production. Certains modèles étaient particulièrement élaborés tandis que d'autres se résumaient à de simples bricolages. Bricolages la plupart du temps réalisés par de petites sociétés industrielles à partir de châssis d'automobiles civiles. Tous les belligérants ou presque ont produit ce type de machines. De fait, une seule grande nation ayant participé à la Der des Ders est restée à la traîne. Il s'agit de l'Empire austro-hongrois.

Avant-guerre, à l'instar de ses homologues européennes, l'armée austro-hongroise est approchée par plusieurs constructeurs d'automitrailleuses – nationaux ou étrangers – qui cherchent à lui offrir compétences et savoir-faire. Ces stratégies commerciales ne débouchent sur rien de concret. Ainsi, en 1905, un prototype de voiture blindée assemblé par Daimler est refusé par l'état-major impérial. La petite histoire voudrait que cet engin ait effrayé les montures de plusieurs généraux assistant à sa démonstration, ce qui aurait faire dire à l'empereur Franz Josef lui-même que cette machine pourrait servir à tout sauf à faire la guerre… Un autre projet, le « Burstyn Tank » – ou *Motorgeschutz* selon sa désignation officielle – ne connaît pas de meilleur destin. Imaginé et conçu en 1911 par l'*Oberleutnant* Gunther Burstyn, un officier du génie génial (sans mauvais jeu de mots) qui avait déjà dessiné une automitrailleuse révolutionnaire en 1906, le « Burstyn Tank » est un engin d'un modernisme étonnant. Cette machine a en effet été étudiée pour offrir d'excellentes capacités de franchissement grâce à son train de roulement chenillé. Elle comporte aussi de nombreuses innovations technologiques dont la présence d'une tourelle, ce qui, pour l'époque, est du « jamais vu ». Rappelons qu'il faudra attendre la naissance du FT-17 français pour que la tourelle apparaisse dans le camp des Alliés. Malgré ses atouts, le *Motorgeschutz*, que l'on peut considérer comme le premier char moderne du Monde, est lui-aussi rejeté par l'armée d'Autriche-Hongrie. Qui plus est, celle-ci refuse catégoriquement de financer les nouvelles recherches que Burstyn souhaite entreprendre. Dépité, l'officier quitte sa patrie pour rejoindre l'Allemagne où, en 1912, il fait breveter son invention. Installé près de Berlin, Burstyn travaillera sur divers projets militaires jusqu'en 1916 ; aucun de ceux-ci n'aboutira. L'homme décédera en avril 1945, à Korneuburg, quelques jours seulement avant la fin de la Seconde Guerre mondiale.

On le voit, les généraux viennois pris dans un conservatisme ambiant déclinent systématiquement toutes les propositions qui leur sont faîtes, préférant la puissance de feu des trains blindés à celle des automitrailleuses. Une vision des choses loin d'être dénuée de fondements, puisqu'à l'époque les trains blindés étaient des matériels qui avaient non seulement fait leurs preuves mais qui, en plus, pouvaient être rapidement déployés au front grâce à la densité des chemins de fer impériaux. Il n'en demeure pas moins que lorsque la guerre éclate en août 1914, les troupes austro-hongroises n'ont aucun véhicule blindé à leur disposition ; situation d'autant plus problématique que leurs ennemis jouissent de tels engins. Les Russes, notamment, possèdent un nombre conséquent d'automitrailleuses d'importation. Quant aux Italiens, ils développeront diverses machines au fil du conflit, dont la célèbre *Autoblindo* Ansaldo-Lancia I.Z.

La Junovicz de 1917

DR



La Panzerauto Romfell

En conséquence, les Austro-hongrois commencent dès 1915 à s'intéresser de beaucoup plus près aux voitures blindées. Deux projets sont simultanément lancés.

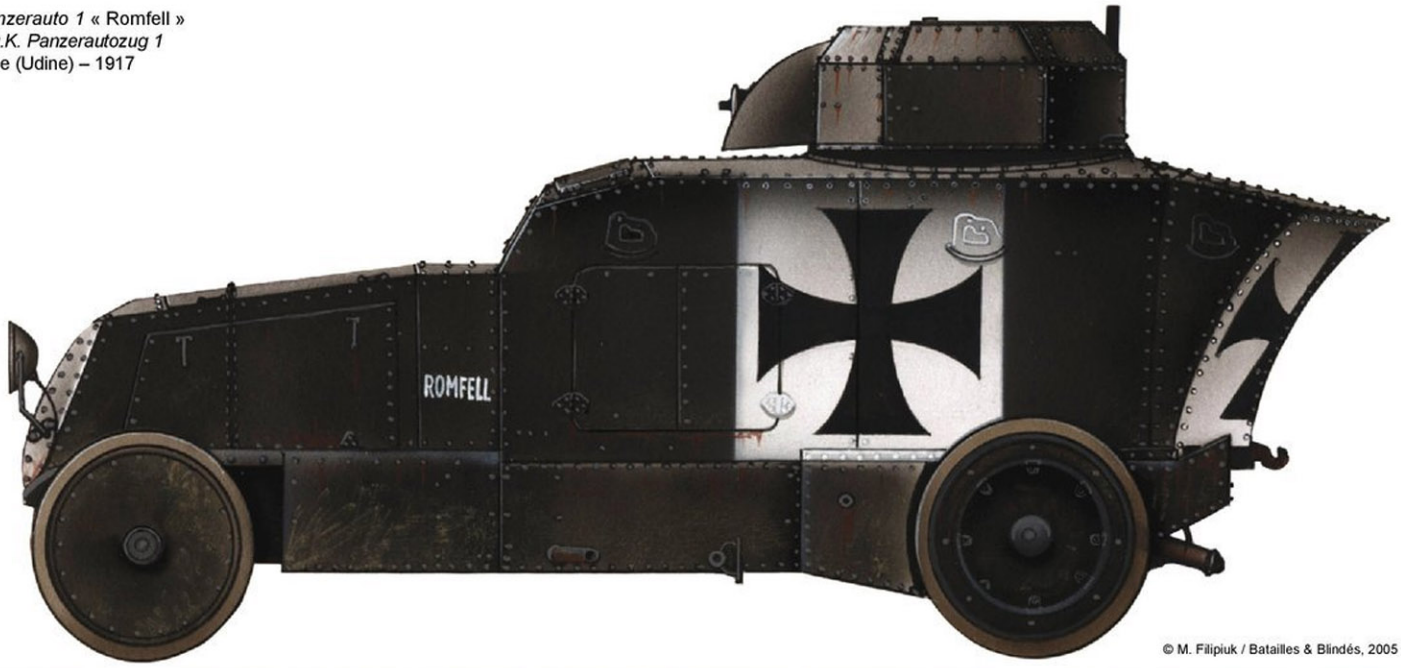
Le premier est celui de la Junovicz, du nom de son concepteur, l'*Hauptmann* Junovicz. La machine est officiellement désignée *Panzer Auto 1*. Il s'agit concrètement de transformer des véhicules civils, en l'occurrence des camions Fiat 40 PS, en engins militaires par le biais de l'adjonction d'une cabine blindée. Cette dernière est épaisse de 7mm sur l'avant et de 5mm sur les côtés. On sait qu'en 1917, Junovicz et ses techniciens utiliseront aussi des châssis de Fross-Büssig 36 PS et au moins un Saurer 34. Servie par cinq membres d'équipage, la Junovicz est armée de deux mitrailleuses lourdes Schwarzlose M07/12 de 8mm. Pesant plus de quatre tonnes, manquant de mobilité avec son moteur poussif de 40cv, peu fiable sur le plan mécanique, la *Panzer Auto 1* est un échec. Le second programme est celui de la Romfell, une automitrailleuse nettement plus performante, polyvalente et sophistiquée que la Junovicz.

Le développement de la Romfell est dû à la ténacité de deux officiers, l'*Hauptmann* Romanic et l'*Oberleutnant* Fellner. Comme Junovicz et tant d'autres, Romanic et Fellner partent du châssis d'une voiture civile. Pour certains, il s'agirait d'une *Personenkraftwagen* (*Pkw*) Mercedes équipée d'un moteur de 95cv, alors que d'autres pensent que les deux techniciens auraient utilisé une Samson mue par un quatre cylindres de 75cv. Le prototype de la Romfell est achevé au cours de l'été 1915, à Budapest, au sein des ateliers de l'*Armies Automobil Ersatzdepot*. La carrosserie blindée aurait été réalisée par une firme privée sur la base des plans de Romanic ; malheureusement, aucune source n'indique clairement qui fut chargé de ce travail. Avec son design moderne et ses formes courbées, la Romfell apparaît comme un véhicule militaire moderne pour son époque. L'engin est équipé de quatre roues motrices (!) et d'une tourelle pouvant ouvrir le feu sur 360°. Comme la Junovicz, la Romfell est armée d'une mitrailleuse de fabrication locale Schwarzlose M07/12. La dotation en munitions approche les 3 000 coups. Prenant en compte l'évolution du conflit à court terme, Romanic et Fellner ont prévu que cette mitrailleuse puisse aussi bien ouvrir le feu sur des cibles terrestres que sur des aéronefs. Avec 150 kilomètres, le rayon d'action du véhicule est des plus honorables. Quant à la vitesse maximale sur route, elle est de 26km/h. Prévoyant d'utiliser la Romfell dans un rôle de découverte et d'éclairage contre les armées du Tsar, les Austro-hongrois l'ont dotée d'un système de télégraphie sans fil, un appareil émettant en morse, fabriqué par la société allemande Siemens & Halske AG. Le blindage de l'automitrailleuse est épais de 6mm, ce qui entraîne un poids total en ordre de combat de 3 tonnes ; à noter que certains documents font référence à un poids de 7 tonnes, ce qui semble grotesque compte tenu des performances de la voiture et de sa taille. La Romfell est longue de 5,67m, large de 1,80m et haute de 2,48m.

Si le prototype de la Romfell donne toute satisfaction, il n'en demeure pas moins que l'automobile blindée ne sera assemblée qu'en très petite quantité. Pour quelles raisons ? Nous l'ignorons. L'histoire opérationnelle de ces machines est elle aussi malheureusement très incomplète. L'une d'elles aurait servi dans les Balkans ainsi qu'en Russie méridionale. On retrouve une autre Romfell (est-ce la même ?) au sein du *K.u.K. Panzerautozug 1* du *Fähnrich* Jack, sur le front italien, dans le secteur d'Udine. Elle aurait combattu aux côtés de deux Junovicz, d'une Ansaldo-Lancia I.Z. capturée et d'une Austin perdue par les Russes et remise en service par l'armée impériale. Fait intéressant, une autre Romfell aurait été construite en 1917 (ou bien 1918) sur la base d'une *Pkw* Goliath ou du châssis d'un camion Fiat 40 PS. Pour accroître sa mobilité, cet exemplaire aurait été équipé d'un moteur six cylindres de 90cv. Mais là encore, nous sommes dans l'incertitude la plus totale. À dire vrai, il est impossible de dire combien de Romfell virent réellement le jour !

La Romfell n'a pas marqué l'histoire de la guerre mécanisée ; c'est en effet le moins que l'on puisse en dire. Par contre, elle montre qu'en très peu de temps, les ingénieurs austro-hongrois furent capables de rattraper le retard accumulé sur leurs homologues Français et Britanniques. Elle permet aussi d'évoquer des travaux injustement oubliés, dont ceux de Gunther Burstyn. Des innovations qui auront une importance majeure dans la suite de la Grande Guerre ainsi que dans les années qui suivront.

Panzerauto 1 « Romfell »
K.u.K. Panzerautozug 1
Italie (Udine) – 1917

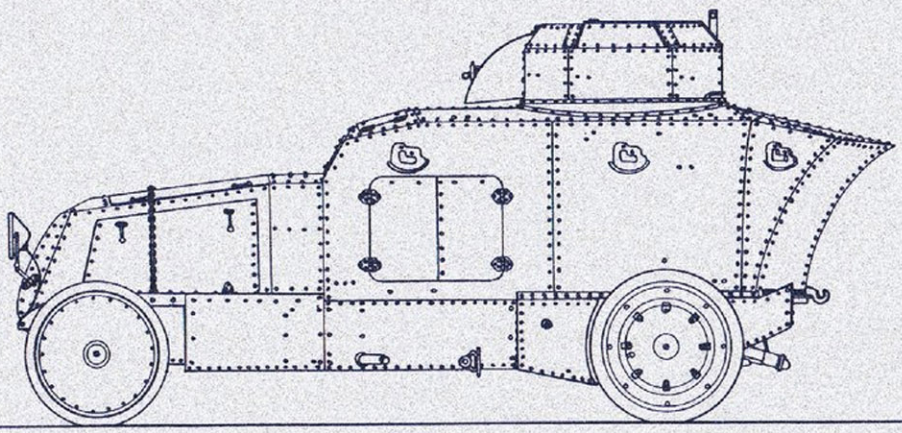


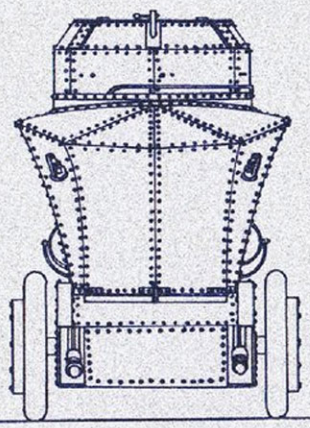
© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2005

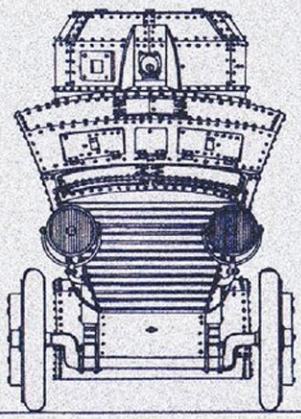
PANZERAUTO ROMFELL

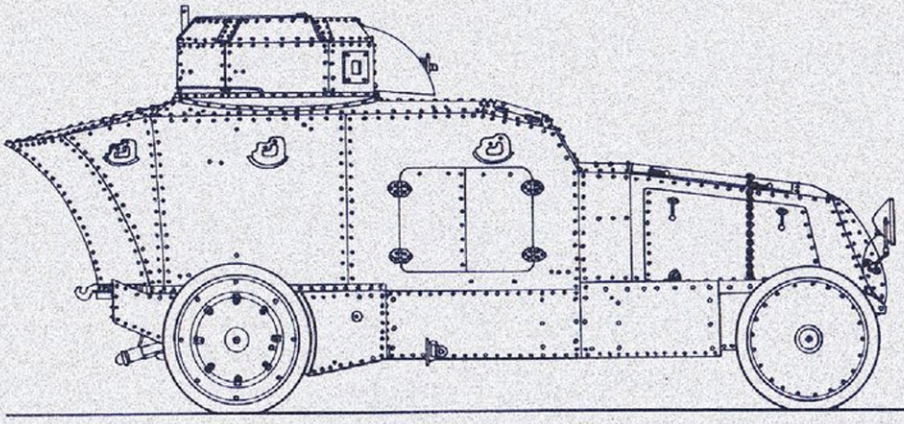
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2005

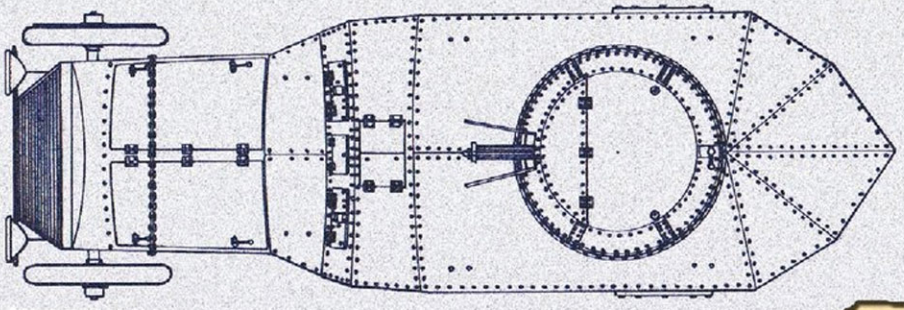
1/48

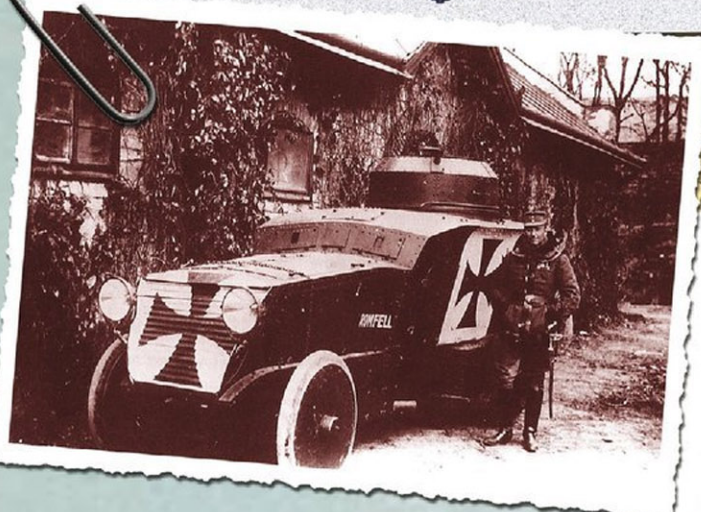








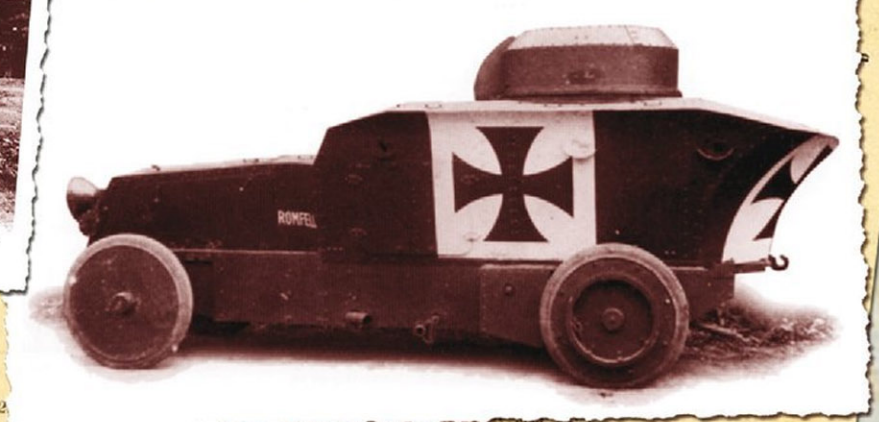




Nr. 125.

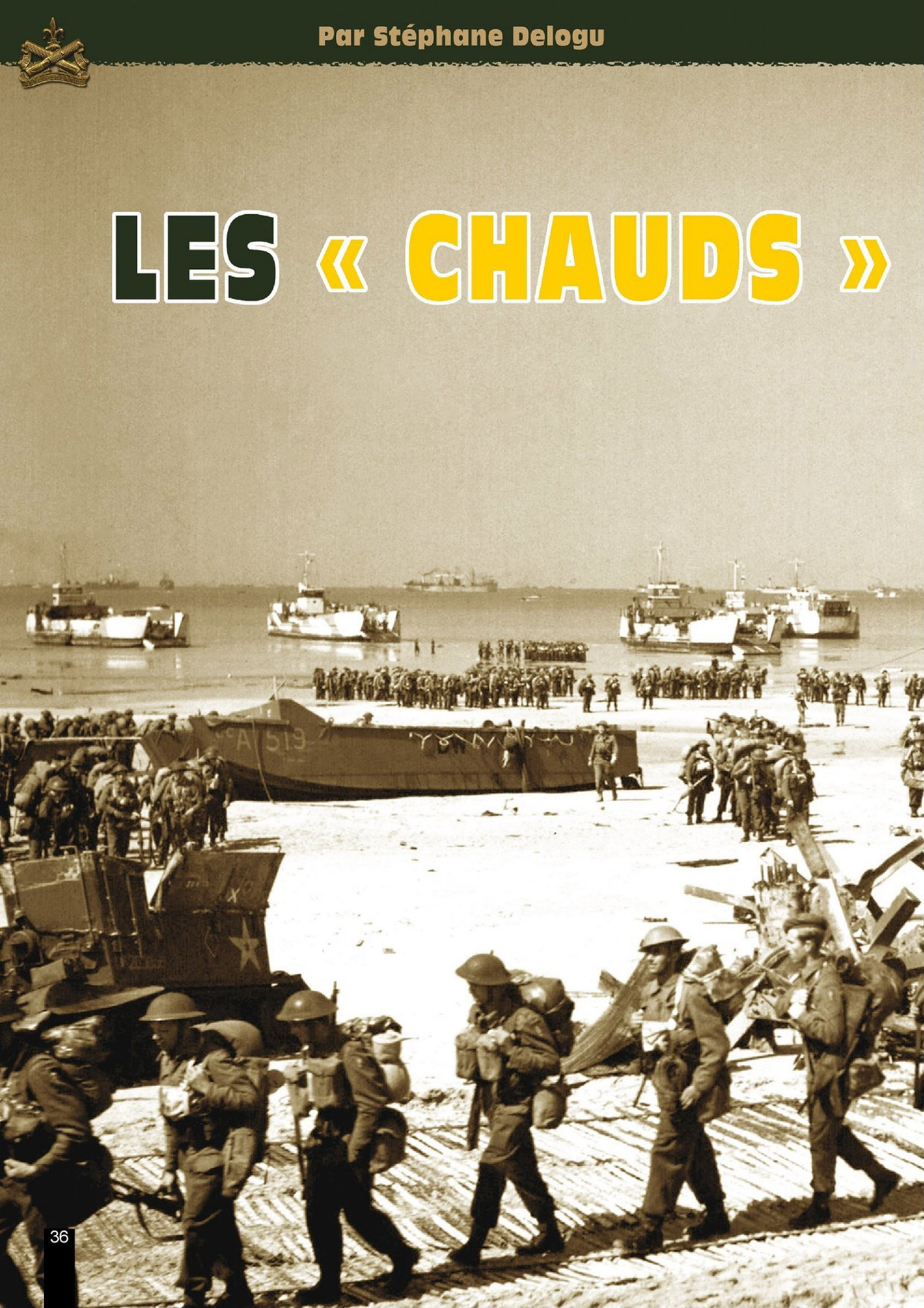
2. Juli 1917.

Personal-
angelegenheiten.



Par Stéphane Delogu

LES « CHAUDS »



EN NORMANDIE

Le régiment de la Chaudière face aux Waffen-SS de la Hitlerjugend

Juin-Août
1944

L'assaut donné sur les plages normandes ce 6 juin 1944 constitue un fantastique symbole pour les Canadiens francophones du régiment de la Chaudière. C'est pour beaucoup d'entre eux un retour vers leurs racines et ce pays d'où sont partis leurs lointains ancêtres. C'est aussi un sentiment tenace, un sentiment qui revient comme un leitmotiv : venger le carnage de Dieppe. Mais pour l'heure, l'atmosphère n'invite guère à l'évasion ou aux rêveries. Il est un peu plus de 8h30 et l'issue des combats sur le secteur* « Nan White » *demeure indécise. Les premières vagues ont été mises à mal par la riposte violente et déterminée du* Grenadier-Regiment 736*. Les cadavres qui jonchent le sol et les véhicules en feu donnent à la plage de Bernières-sur-mer une allure apocalyptique. Dans quelques instants, les barges accosteront sous la mitraille, les rampes vont s'ouvrir et les soldats du régiment de la Chaudière, les « Chauds » comme on les appelle, entreront à leur tour dans la bataille de Normandie. Que de chemin parcouru depuis la création de l'unité en 1936 !

C'est le 15 décembre 1936 que le régiment de la Chaudière est formé par la fusion du régiment de Dorchester et Beauce et du 5th *Machine Gun Bataillon*. La devise de l'unité, « *Aere Perennius* » ou « plus solide que l'airain », a été retenue sur proposition du Major Gavan Power. Elle est tirée d'un vers du poète latin Horace. L'emblème du de la Chaudière représente deux mitrailleuses entrecroisées, surmontées d'un castor supportant une fleur de Lys ; cette dernière rappelant que la majorité des membres du régiment descendent des colons établis au Québec sous le régime français et, de plus, que la langue de travail du régiment est le français. Au bas de l'insigne figure la devise régimentaire sur un bandeau d'oriflamme terminé par deux feuilles d'érable. Ce « cap badge », comme disent les anglo-saxons, est approuvé le premier juillet 1938 par le roi Georges V.

En médaillon : Le Lieutenant-Colonel Paul Mathieu, commandant le régiment de la Chaudière en 1944

Coll. S Delogu

Jusqu'en 1939, le régiment de la Chaudière est une unité de milice fédérale. Elle n'est constituée qu'à l'occasion d'exercices périodiques. Lorsque l'Europe tente de s'opposer à la déferlante allemande, le Canada ne compte tout au plus que 4 500 soldats de métier, tous grades confondus. Au camp d'été de 1939, les « Chauds » sont au nombre de 26 officiers et 207 sous-officiers et soldats, soit l'équivalent d'une grosse compagnie. Mais la menace allemande est prise très au sérieux et le 1er septembre 1939, la totalité du régiment est mobilisée. On compte alors quatre compagnies de combat, une compagnie hors-rang et un quartier général. Les tableaux d'effectifs sont loin d'être réalisés car on comptabilise péniblement un effectif total de 250 hommes : à peine l'équivalent d'un bataillon ! En septembre 1940, le régiment de la Chaudière quitte le Québec pour rejoindre le New Brunswick. Il tient garnison dans la petite ville de Sussex. Quelques mois plus tard, le Lieutenant-Colonel Bouchard quitte le commandement de l'unité. Ce départ se fait au grand dam des hommes, certains affirmant : « *on lui doit l'âme du régiment de la Chaudière* ». L'âme, certes, mais aussi des « valeurs » qui le moment venu seront de précieuses alliées lors de la bataille de Normandie. L'officier a indéniablement marqué l'unité d'une empreinte indélébile. Dans les mois qui suivent, les journées sont en grande partie consacrées à des exercices de tir et de combat. Le départ pour l'Europe a finalement lieu le 21 juillet 1941. Le régiment embarque à Halifax, à bord du *HMT* Strathmore, un paquebot de la P&O transformé en transport de troupes ; le navire accoste en Écosse, à Greenock, après neuf jours de traversée. La guerre se profile à l'horizon pour les « Chauds ».

Hitler menaçant toujours de débarquer en Angleterre, l'année 1942 est marquée par des entraînements intensifs et continus à la défense de zone. Les manœuvres « Leapfrog », « Pete », « Hardener », « Conqueror » sont ainsi destinées à tester les positions des unités en cas d'invasion. Alors que la menace d'un éventuel débarquement ennemi s'éloigne progressivement, la mise à niveau des « Chauds » s'oriente vers des schémas de combat privilégiant l'offensive et l'endurance. La préparation de l'invasion de l'Europe continentale est amorcée. C'est à cette

LE REGIMENT DE LA CHAUDIERE

CANADA

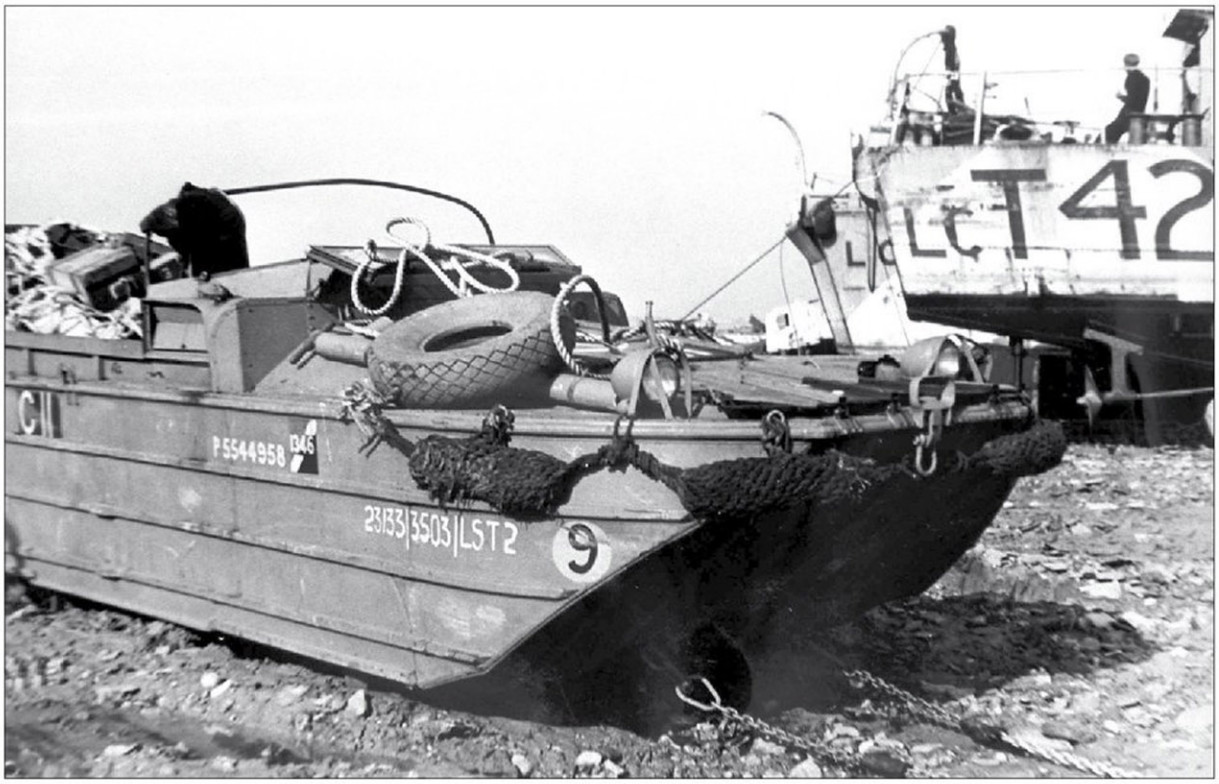
THE BRAINER

INVASION

WARSHIPS, AIRFORCES BACK LANDINGS IN NORMANDY

American, British, Canadian Forces Storm French Coast; Mighty Fleets Back Invaders

Eisenhower's Order of the Day Before Allied Landings Are Made



Ce *DUKW* de l'armée britannique semble être en bien mauvaise posture... Remarquez les chaînes au premier plan qui laissent à penser que cet engin va bientôt être tracté pour être tiré de sa gangue de sable.

Coll. Ph Bauduin

époque que le chef de corps, le Colonel Power (le créateur de l'insigne régimentaire) cède sa place à Paul Mathieu. C'est sous les ordres de ce dernier que les Canadiens passeront à l'assaut en Normandie avec la 3rd *Infantry Division*, unité intégrée depuis juillet 1943 au dispositif du Jour-J. L'entraînement des Canadiens est intensif. La petite unité de miliciens devient en quelques mois un régiment d'élite composé de soldats fort bien entraînés et dotés d'un esprit de cohésion poussé à son paroxysme. Les derniers préparatifs avant le Jour-J sont d'ordre matériel, les vieux chars Ram et Valentine cédant leur place à des Sherman flambant neufs. L'embarquement commence le 1er juin 1944. Il est terminé deux jours plus tard. On distribue alors à chaque homme des rations d'urgence, deux boîtes de rations traditionnelles, une ceinture de sauvetage et... 200 francs français. Le moral des « Chauds » est au plus haut avec, de surcroît, le désir de venger l'hécatombe de Dieppe. L'amiral Ramsay, chef de la force navale, est aussi confiant que les Canadiens : « *Ce que Philippe d'Espagne n'a pu accomplir, ce que Napoléon a tenté et n'a pu accomplir, et ce qu'Hitler n'a jamais eu le courage de tenter, nous sommes sur le point de l'accomplir, et avec la grâce de Dieu, nous le ferons* ».

JOUR-J POUR LES « CHAUDS »

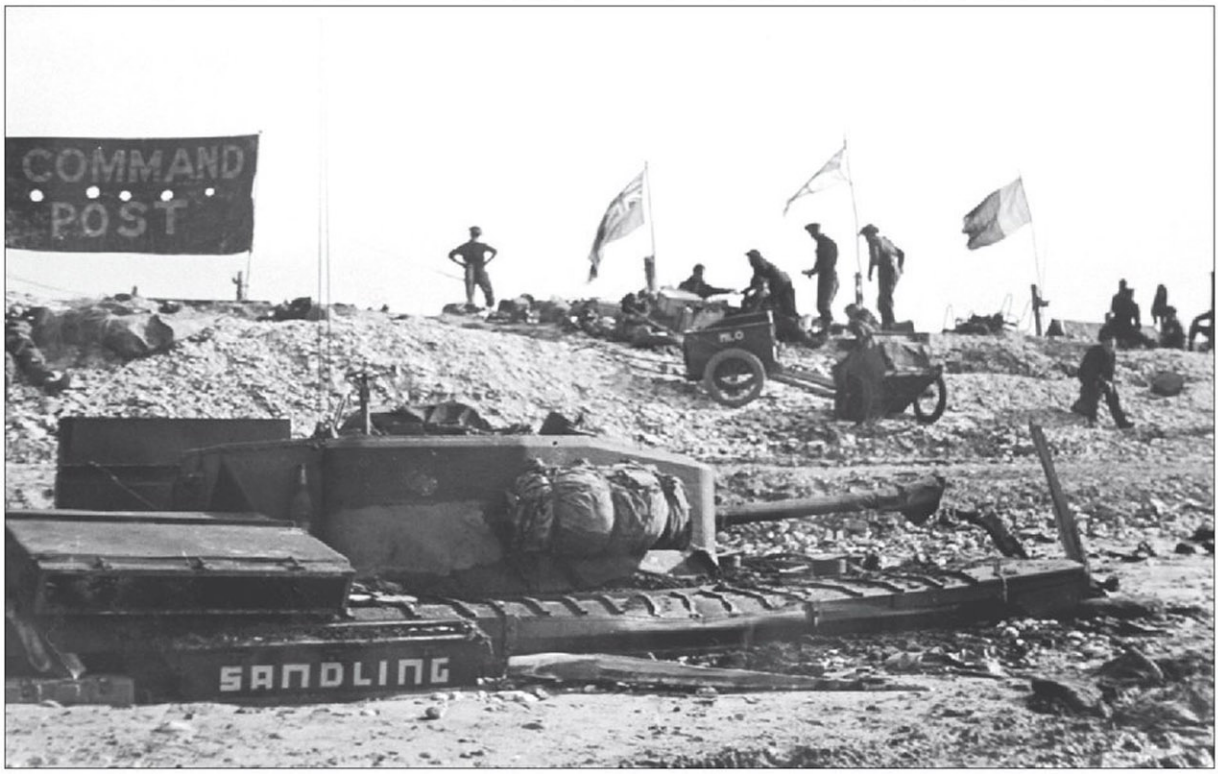
La 3rd *Infantry Division* donne l'assaut entre Courseulles-sur-

6 Juin 1944, plages du débarquement. Ce soldat britannique semble perplexe en observant les restes de ce cheminement bouleversé... Fait à l'aide de planches de bois et utilisé par les véhicules pour quitter le sable des plages sans s'y embourber, ces « routes » étaient régulièrement défoncés par les engins chenillés ou semi-chenillés. La marée est encore basse mais il y a tout de même urgence à quitter la plage pour les camions que nous apercevons au second plan. Quant aux barges, elles repartiront vers les larges dès que les eaux seront remontées à un niveau suffisant.

Coll. Ph Bauduin

Mer et Saint-Aubin-sur-Mer. La bande littorale de ce secteur est défendue par quatre points d'appui : *WN.27* à Saint-Aubin-sur-Mer, *WN.28* à Bernières-sur-mer, *WN.29* et *31* à Courseulles-sur-Mer – auxquels il convient d'ajouter le *WN.31* à la sortie sud du village. La première vague d'assaut est constituée du *North Shore*, du *Queen's Own Rifles*, renforcé du *48 Royal Marines Commando*, du *Royal Winnipeg*, du *Regina Rifles* et du *1st Canadian Scottish*. Ces unités sont appuyées par des chars amphibies. Il s'agit des Sherman Duplex Drive du *1st Hussars*, détachés pour la circonstance de la *4th Armoured Brigade*. Pour sa part, le régiment de la Chaudière débarque en seconde vague, sur le secteur « *Nan White* », face au *WN.28* de Bernières-sur-mer.

Lorsque vers 7h30 les premières vagues d'assaut se lancent vers les côtes Normandes, la mer est déchaînée. Les chars Duplex Drive du *1st Hussars* sont mis à mal. Sur les vingt-neuf blindés mis à l'eau, huit coulent aussitôt. Il est donc décidé, dans l'urgence, de faire débarquer les unités attendant dans les *LCT* (*Landing Craft Tank)* après l'infanterie. Les barges de débarquement s'ouvrent avec un quart d'heure de retard. C'est bien plus qu'il n'en faut pour que de nombreux obstacles ne se retrouvent recouverts par la marée qui remonte. Plusieurs *LCI* (*Landing Craft Infantry*) ou *LCA* (*Landing Craft Assault*) sont éventrés ou explosent sur des mines. La riposte allemande est



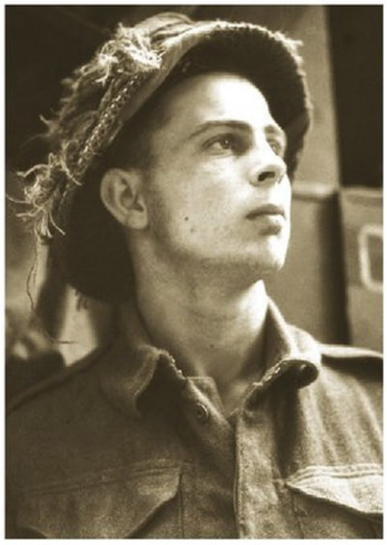
Ci-contre, ci-dessous : Deux vues très intéressantes d'un Churchill ensablé jusqu'à « la gueule ». Pour les besoins du débarquement, le char a été équipé d'un dispositif spécial qui, sans le rendre amphibie, lui permet d'évoluer dans un niveau d'eau plus important qu'à l'accoutumée. Notez la grande étoile US peinte sur le toit de la tourelle et destinée aux pilotes de P-47 et autres Typhoon. Malgré ces sages précautions, les erreurs de la part des aviateurs seront courantes en Normandie comme tout au long de la campagne de France...

Sur le cliché du bas, l'on aperçoit un « Command Post » ou poste de commandement, chargé, entre autres, d'organiser la progression des engins et des troupes sur la plage.

Coll. Ph Bauduin

bien plus virulente que prévu et les pertes sont sérieuses. Les *Winnipeg Rifles* sont mis en échec à Courseulles-sur-Mer alors qu'à Bernières-sur-mer la situation n'est guère plus satisfaisante ; le *Queen's Own Rifles of Canada* y est violemment accroché. Les « Winnipeg » parviennent néanmoins à ouvrir plusieurs brèches dans les lignes de défense et à s'infiltrer vers Graye-sur-Mer. À l'est de Courseulles-sur-Mer, le *Regina Rifles* est soumis au même traitement avant de finalement gagner le bourg au prix de grosses pertes. Simultanément, les chars rescapés du *1st Hussars* engagent les points fortifiés et les nids de résistance. Ils sont d'un grand secours et soulagent les fantassins qui, sans eux, auraient éprouvé les pires difficultés à forcer le verrou ennemi. À Bernières-sur-mer, l'assaut est très délicat : aucun char ne peut être mis à l'eau, les Compagnies A et B des *Queen's Own Rifles* sont fauchées par les rafales tirées des ouvrages bétonnés, la compagnie B perd la moitié de son effectif en l'espace de quelques minutes. Après avoir franchi les cent mètres de plages séparant les obstacles bétonnés du rivage, ils sont de nouveau cloués au sol par les tirs du blockhaus de la Cassine. Il faudra l'appui d'un *Landing Craft Flak* pour débloquer la situation.

Pour les francophones du régiment de la Chaudière, dont les compagnies A et B sont les premières à être jetées dans la fournaise du Jour-J, le contact avec le sol normand se présente sous les pires auspices. Après une traversée tumultueuse, les hommes sont réveillés à 4h30 pour être aussitôt embarqués dans les *Landing Craft Assault*. Face aux péniches des premières vagues, le clocher de Bernières-sur-mer se dessine au travers de l'épais rideau de fumigènes qui « couvre » la zone de débarquement. René-Paul Desjardins, pilote de Bren Carrier, se souvient : « *À bord, nous sommes quarante-cinq soldats environ, un char Sherman plus quelques carriers et l'aumônier. Celui-ci entend nos confessions, nous bénit et il nous distribue des chapelets de bois tout en nous souhaitant bonne chance. Pendant trois jours nous sommes là, sous la pluie, complètement détrempés. Plusieurs soldats ont le mal de mer. J'ai presque hâte de débarquer, de quitter cette casserole qui tangue sans cesse. Dans la nuit du 5 au 6, nous quittons enfin l'Angleterre. Nous sommes couchés sur des obus pendant la traversée. Vers 6h00, les batteries navales commencent à pilonner les côtes. Un bruit d'enfer. Vers 7h45, nous sommes en face de Bernières-sur-mer. Les portes s'ouvrent et les officiers hurlent :* « Go ! Go ! Go ! » *; il n'est pas question de revenir en arrière… Cependant, la plage*

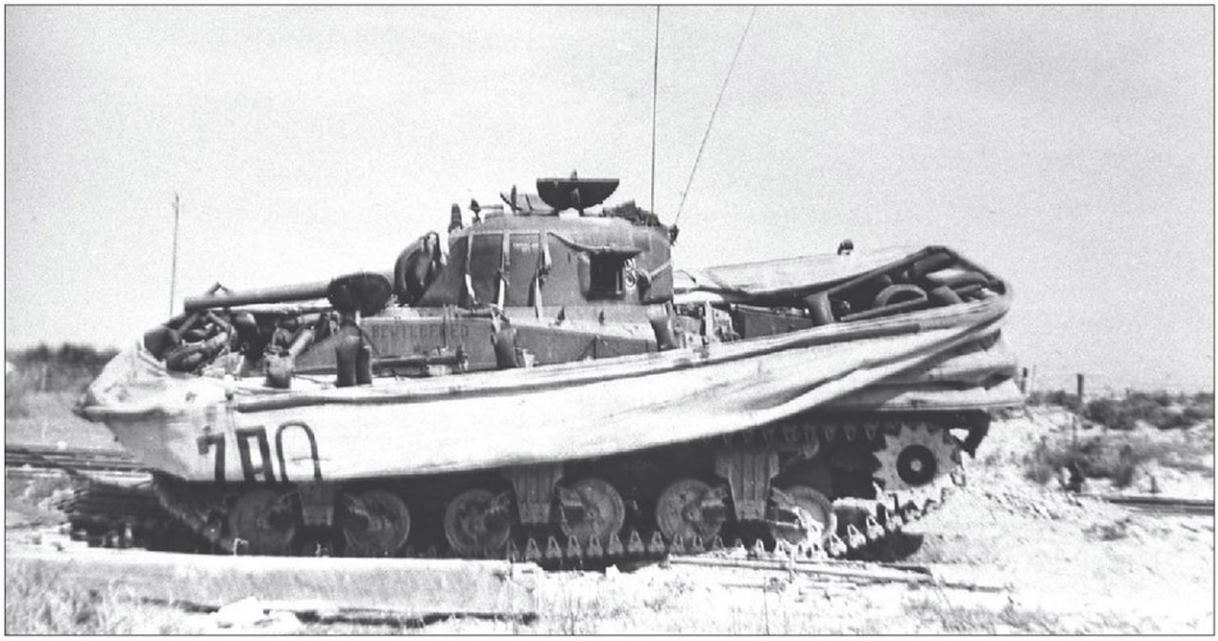


En médaillon : à droite, le soldat Desjardins en 1942. À gauche, le soldat Réné Corby photographié à Caen en juillet 1944. L'un et l'autre sont évidemment des hommes du régiment de la Chaudière.

Coll. S Delogu

est tellement encombrée de soldats, de véhicules, de débris de toutes sortes que nous devons faire la queue pour débarquer. Étant une unité motorisée, nous arrivons après les premiers fantassins et les commandos. La résistance à Bernières-sur-mer est très faible. Les troupes ennemies sont surtout composées de conscrits roumains, polonais et hongrois qui n'ont pas très envie d'être là. Mes premiers jours en France se passent à bord de mon véhicule, dans le monstrueux bouchon formé des centaines d'engins qui se sont engouffrés dans les petites rues de ce village côtier. Les Allemands nous bombardent à partir de positions éloignées sur la route de Caen. En sortant de Bernières-sur-mer, nous sommes pris sous le feu d'une mitrailleuse embusquée dans une maison. Croyant qu'il s'agit de SS, *nous détruisons la position à l'aide d'un canon antichar. À notre grande surprise, nous découvrons qu'il s'agissait de trois jeunes femmes, des Normandes, qui, s'étant éprises de soldats allemands, avaient décidé de couvrir la retraite de leurs bien-aimés. Le dicton dit que « l'amour rend aveugle » ; nous en avons eu la preuve ce jour-là ! »*

Jean Paul Boucher, un camarade de René-Paul Desjardins, conservera longtemps une vision d'apocalypse de ce 6 juin 1944 : « *On dériva à droite de notre objectif situé dans le secteur de Juno Beach. Les gars sautaient à l'eau. Des péniches inondées sombraient avant même d'atteindre la plage. Les combats sévissaient partout autour de nous. Je priais le Bon Dieu pour qu'il m'aide à chasser la peur incontrôlable et l'horreur qui montaient en moi. J'ai descendu mon Bren Carrier sur le sable. Je me trouvais à l'intérieur, en compagnie du caporal Robert Degrâce. On ne pouvait guère avancer, vu que l'infanterie buttait sur le mur du fond de la plage. Un spectacle effroyable se déroulait sous mes yeux… Des bras, des jambes… des corps morts, des noyés… Le bruit de notre artillerie tirant par-dessus ma tête. Nos tanks tirant à demi immergés. La riposte ennemie se mêlant au reste. J'aurais tellement voulu que mes émotions s'inscrivent à ce moment-là sur une grande feuille blanche pour que je puisse les dire encore aujourd'hui… Trouver les*



Ci-contre, ci-dessous, en face : vues de plusieurs chars amphibies Sherman *Duplex Drive* engagés au matin du 6 juin 1944 dans le secteur anglo-canadien des plages Gold, Juno et Sword. Si certains de ces chars ont sombré dès leur mise à l'eau, d'autres sont parvenus jusqu'aux plages où ils ont réalisé un travail d'appui important des troupes d'assaut.

Coll. Ph Bauduin

Les opérations amphibies successives de Dieppe (1942), Sicile (1943) et Normandie (1944) ont nécessité le développement et la construction de nouveaux types d'embarcations spécialement conçues pour le transport des troupes d'assaut et de leurs matériels. En seulement quelques lignes, nous allons tenter de vous renseigner sur les divers navires utilisés par les unités canadiennes débarquant en France le 6 juin 1944.

Landing Ship Infantry (LSI)
Quelques mois avant le Jour-J, la marine royale canadienne avait acquis deux paquebots qu'elle avait transformés en transports de troupes. Il s'agissait des *NCSM* Prince David et Prince Henry. Ces bâtiments pouvaient transporter 550 fantassins ainsi que 6 *LCA* et 2 *LCM*. Leur rôle était de s'approcher à quelques kilomètres de la plage de débarquement et de mettre à l'eau leurs *LCA* et *LCM*. Les *LCA* et *LCM* faisaient ainsi la navette entre la plage et le navire jusqu'à ce que tous les hommes aient été débarqués. Le 6 juin 1944, lors du débarquement de Normandie, le Prince David et le Prince Henry étaient affectés au débarquement de troupes anglaises sur la plage « Gold ».

Landing Craft Assault (LCA)
Les *LCA* étaient de petites embarcations faîtes en bois et longues d'environ 12 mètres. Ces navires, armés de mitrailleuses, pouvaient amener 30 hommes jusqu'à la plage. Dans les premières heures du débarquement, le contrôle des plages n'étant pas encore assuré, les *LCA* devaient avancer vers le rivage sous le feu ennemi.

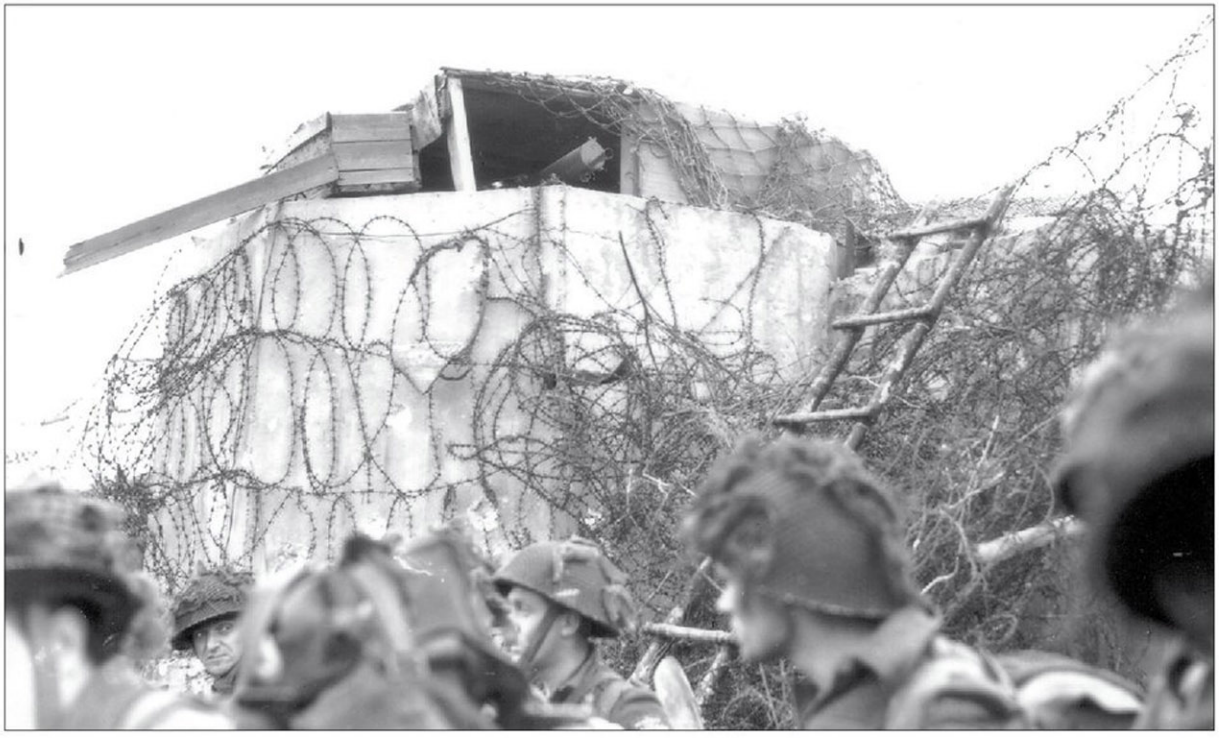
Landing Craft Mechanized (LCM)
Les *LCM* possédaient une coque en acier longue de 15,2 mètres. La proue des *LCM* se terminait par une rampe pouvant s'abaisser lorsque le navire touchait terre. Ils transportaient aussi bien des véhicules que des hommes. Les *LCM* étaient armés de mitrailleuses.

Landing Craft Tank (LCT)
Conçu en Grande-Bretagne, le *LCT* pouvait transporter jusqu'à 6 chars d'assaut. Il existait en plusieurs variantes, selon les véhicules qu'il transportait ou bien son armement ; certains étaient équipés d'une rampe spéciale pour la mise à l'eau des chars amphibies, les célèbres Sherman *Duplex Drive* ou *DD* tandis que d'autres étaient munis de lance-roquettes multiples permettant de saturer les défenses ennemies et d'ainsi couvrir les troupes d'assaut. Les obusiers automoteurs pouvaient aussi ouvrir le feu alors que les *LCT* qui les transportaient les maintenaient en position, au large des plages, derrière les troupes d'assaut. Dans ce dernier cas de figure, on parlait de *LCT(SP) – SP* signifiant en anglais *Self-Propelled* soit automoteur.

Landing Craft Infantry (LCI)
Les *LCI* pouvaient effectuer de longues traversées avec 150 fantassins à leur bord. Construit aux États-Unis, le *LCI* était long de 48 mètres. Contrairement au *LCA* et au *LCM*, les *LCI* effectuèrent la traversée de la Manche en entier, ne s'approchant des plages qu'après le premier assaut. C'est d'ailleurs le navire familier des photographies du Jour-J, avec ses deux rampes latérales qui permettaient aux soldats de gagner les plages. Le 6 juin 1944, la marine canadienne engagea 30 *LCI*. Ces bâtiments débarquèrent 4 600 hommes sur les plages normandes.

mots, c'est tellement difficile. Vous savez, en guerre, un plan fonctionne tant que sa mise en application n'est pas commencée. Après, tout bascule. Exposé au feu, je ne pouvais avancer. Les minutes s'écoulaient dans le vacarme. Les corps de ceux qui avaient péri s'accumulaient autour de mon véhicule immobilisé. La marée montait lentement derrière nous, réduisant sans cesse l'espace entre nos troupes et l'ennemi placé droit devant. Un véhicule du Queen's Own Rifle of Canada *se trouvant à mes côtés sauta sur une mine. Je demeurai sur le sable sans mur ni haie pour me protéger. C'est terrible d'être ainsi exposé. J'aidai les blessés, sans trop m'éloigner de mon unité. »*

Amassés le long d'un mur brise-lames, les premières *troops* des compagnies A et B s'engagent dans les terres et atteignent Bernières-sur-mer. Elles sont accueillies par une population



Saint-Aubin-sur-Mer, 6 juin 1944. Unité du *North Shore* après la réduction des *Pillboxes* du WN. 27.

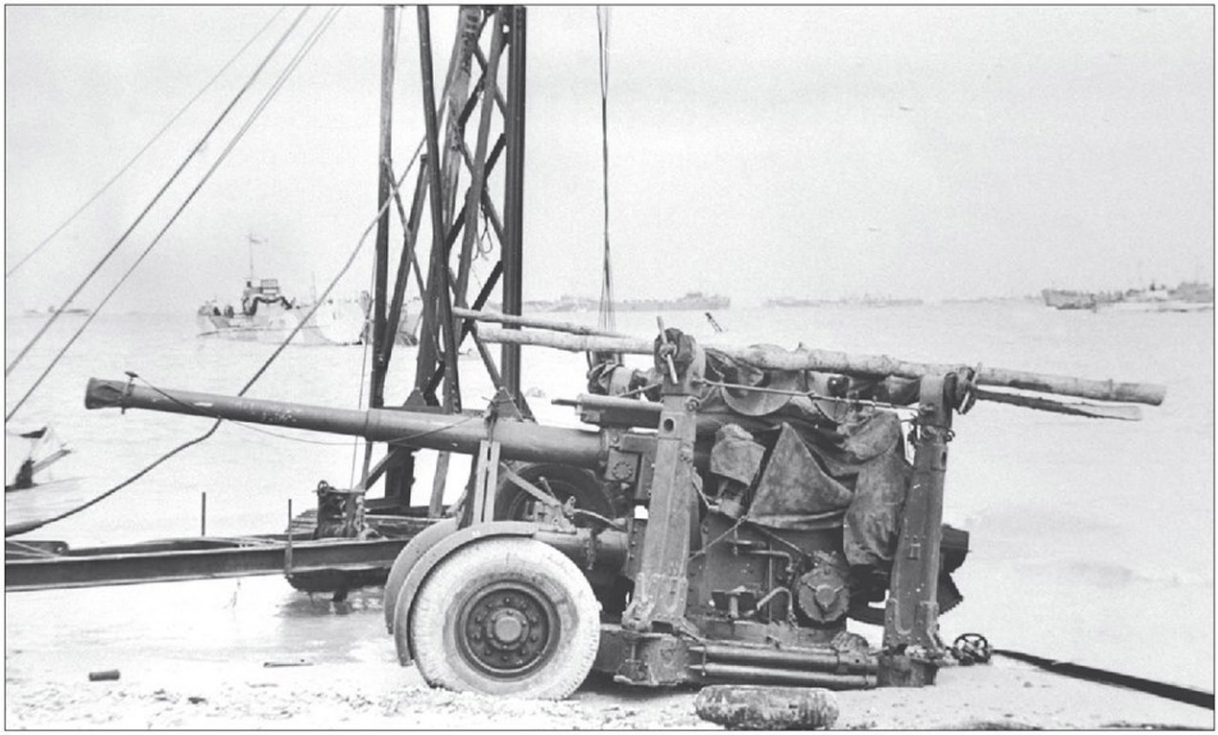
Coll. S Delogu

À peine le débarquement est il achevé que déjà ces deux Sherman « *Flail* » de la *79th Armoured Division* commencent déjà à déminer l'arrière-pays pour permettre aux troupes de progresser vers l'intérieur des terres en toute sécurité.

Coll. Ph Bauduin

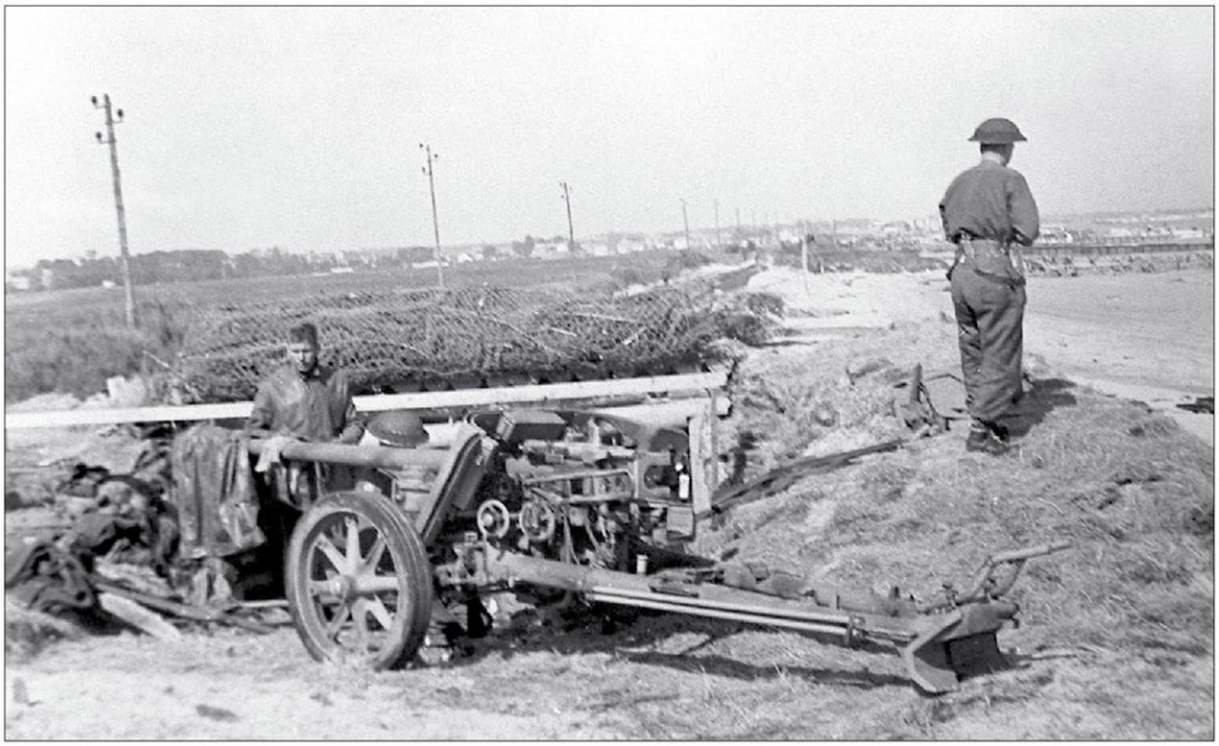
française enthousiaste, au milieu des décombres et des ruines. La Normandie paye déjà le prix fort pour sa liberté retrouvée… La compagnie A du Major Hughes Lapointe neutralise, vers 11h15, une position allemande de six canons de 88mm avec l'appui des Sherman du *Fort Garry Horse*. Après un combat bref mais violent, la batterie est enlevée et une cinquantaine d'Allemands capturée. Quant aux pièces d'artillerie, le bombardement les avait détruites. Au même moment, le village de Bény-sur-Mer est libéré par la compagnie C du Major Sevigny, qui se porte ensuite vers Basly. Débarquée plus tardivement, la compagnie B essuiera les plus lourdes pertes supportées le 6 juin par le régiment. L'unité du Major l'Espérance donne l'assaut à la batterie côtière de Moulineaux équipée de pièces de 105mm, faisant au passage quarante prisonniers, dont des Polonais. La compagnie D du Major Taschereau est quant à elle maintenue en réserve.

Le contexte particulier d'une situation aussi exceptionnelle fait que des hommes se retrouvent propulsés, sans l'avoir recherché, au rang de héros ; c'est le cas du sergeant Léo Gariépy, chef de char au *1st Hussars*. Le blindé qu'il commande est l'un des deux premiers jetés dans la bataille face à Courseulles-sur-Mer. À peine la plage est-elle atteinte que la jupe de flottaison du Duplex Drive est rabattue. Gariépy ouvre le feu sur le blockhaus ouest du port, qu'il neutralise. Le dispositif amphibie avait de manière assez extraordinaire permis au Sherman Canadien – le premier à avoir atteint la plage – de n'essuyer que des rafales



Échouée sur la plage, cette pièce antiaérienne Bofors de 40mm semble avoir relativement peu « souffert ». Au large, on distingue clairement les barges et navires de débarquement qui n'ont de cesse d'amener personnels et matériels à terre.

Coll. Ph Bauduin



Compte-tenu de sa position (pointé vers l'intérieur des terres et non en direction des plages), il est vraissemblable que ce canon antichar allemand *Pak 38* de 50mm a été déplacé par les soldats alliés que nous apercevons sur ce cliché. Cette pièce semble être en très bon état.

Coll. Ph Bauduin

d'armes légères : trompés par la toile dressée jusqu'au sommet du blindé, les Allemands ont compris trop tard qu'il s'agissait d'un char ! Léo Gariépy est aussi étonné que ses adversaires. « *Ce fut de la stupeur. Je me rappelle parfaitement que certains servants de mitrailleuses se sont dressés pour nous regarder, la bouche grande ouverte !* » Le blindé poursuit sa progression et détruit de la même manière des tobrouks dont les tirs clouaient au sol l'infanterie. Après que les *Engineers* aient pu aménager un passage dans les défenses antichars, le Sherman bouscule les murs d'enceinte et force les barricades d'un parc à véhicules allemands. Trente-trois soldats se rendent alors. C'est la première victoire canadienne en Normandie. Les moments les plus dramatiques donnent quelquefois lieu à des scènes inattendues : « *Le premier contact avec les civils fut assez cocasse. Ils ont mis un peu de temps à comprendre qui étaient ces* Tommies *s'exprimant en Français avec un curieux accent teinté de vieux dialecte Normand. Pour eux, nous étions des Anglais !* » Léo Gariépy sera nommé citoyen d'honneur de Courseulles-sur-Mer où il viendra s'établir plus tard avec son épouse. C'est à cet endroit qu'il repose aujourd'hui. Le Lieutenant « Cosy » Aitken restera également à jamais l'un des « Canadiens du Jour J ». Cet officier de la Compagnie B du Royal Winnipeg Rifles a reçu pour mission de s'emparer d'une casemate pour canon de 75mm intégrée au *WN.31*, ce qu'il entreprend de faire avec quinze hommes de son unité. Bientôt, cent cinquante soldats du génie se portent en renfort sur la position ; une charge explosive fait basculer l'ouvrage alors que la confusion la plus totale règne sur le terrain. Lorsque la position sera enlevée, seuls vingt-sept des assaillants seront encore vivants... À la tête de son groupe d'assaut, « Cosy » sera touché au poumon. Il donnera son nom à ce blockhaus à l'inclinaison caractéristique, encore visible aujourd'hui, à gauche de l'embouchure de la Seulle. De nos jours, qui se souvient de ce fait d'armes ? Les Canadiens y enregistrèrent pourtant des pertes très supérieures à celles des *Rangers* engagés à la Pointe du Hoc.

Alors que la ville de Bernières-sur-mer est dépassée, Le régiment de la Chaudière poursuit sa progression et s'installe, pour la nuit, autour de La Mare, en direction de Colomby-sur-Thaon. Lorsque les hommes commencent à creuser leurs trous de combat, ils sont pris à partie par une colonne ennemie parvenue à s'infiltrer à l'intérieur du dispositif. Au soir du 6 juin 1944, le régiment de la Chaudière a atteint tous les objectifs que le *SHAEF* lui avait attribués, même si les abords de Caen ne sont pas atteints. Au total, les pertes subies lors de cette première journée de combats s'élèvent à 105 hommes (tués, blessés et prisonniers) alors que dans sa totalité, la division canadienne aura perdu 960 hommes. Dans la nuit du 6 au 7 juin, une contre-attaque allemande est lancée en direction de La Mare par des éléments du *Grenadier-Regiment 736* de la *716. Infanterie-Division*. Cette attaque de nuit sera en grande partie subie par la compagnie A, à qui elle coûtera plusieurs morts, de nombreux blessés, mais aussi des prisonniers. L'ennemi, pour sa part, aura laissé une trentaine de morts et blessés ainsi que dix-sept blindés sur le terrain. La bataille de Normandie vient à peine de commencer.

Rots, quelques jours après le D-Day. Le caporal Castailloux guide le sergent Giles, de la 4th Provost Company du régiment de la Chaudière.

Archives Nationales du Canada

Comme la majorité des unités de langue française du Québec, le régiment de la Chaudière tire ses origines de la milice canadienne, sous le régime français, à l'époque des « pères sortis de France ». C'est en effet, avec la seigneurie de Taschereau, établie en 1736 sur les bords de la rivière Chaudière, que l'on trouve l'embryon de ce qui deviendra bien plus tard le régiment de la Chaudière. Lorsque le drapeau à fleur de Lys « referme son aile et repasse les mers », on a encore besoin des bras de ceux qui ont subi la défaite avec gloire, à Québec, et avec victoire, à Sainte-Foy et ailleurs. Le système de seigneurie perdure sous le régime anglais. Lors de l'invasion américaine de 1775, Gabriel-Elzéar Taschereau est nommé colonel de son bataillon de milice par le gouverneur Carleton, poste qu'il occupera jusqu'à son décès en 1809.

Suite au « *First Militia Act* » sont formés le 9 avril 1869 le bataillon provisoire de Dorchester et le bataillon provisoire de Beauce qui constituent la naissance légale du régiment de la Chaudière. En 1871, le bataillon provisoire de Dorchester devient le 92e bataillon d'infanterie de Dorchester et le bataillon provisoire de Beauce le 23e bataillon d'infanterie de Beauce. En 1900, le 23e est amalgamé avec le 92e pour ne former qu'un seul bataillon. L'unité qui en résulte, après avoir changé quelques fois de nom, devient le régiment de la Chaudière.

Durant le premier conflit mondial, la contribution du 92e bataillon de Dorchester se fait sur une base individuelle. Il fournit des officiers et des soldats aux 12e, 41e, 69e, 169e et 171e bataillons de l'armée expéditionnaire canadienne. Le bataillon n'a pas la chance de combattre comme tel, mais il fait son devoir en aidant d'autres unités appelées sous les armes. En 1921, le régiment prend le nom de régiment de Beauce. En 1932, il devient le régiment de Dorchester et Beauce. Il prend enfin le nom de régiment de la Chaudière (mitrailleuses) en 1936 tandis que lui est amalgamé le *5th Machine Gun Battalion*.

Arrivée du *Major-General* Keller et de ses officiers d'état-major, le 6 juin 1944, à bernières-sur-Mer.

Archives Nationales du Canada

SUR LA ROUTE DE CAEN

Entre le 7 et le 11 juin, le régiment se déplacera vers le sud en passant par Colomby-sur-Thaon, Fontaine-Henri et Barbière, Bray puis enfin Rots. Dans cette dernière localité, de violents combats et un assaut combiné de la compagnie A et du *45th Royal Marines* conduiront des éléments de la *12. SS Panzer-Division « Hitlerjugend »* à se replier. Jusqu'au 17 juin, les « Chauds » vont prendre position à Rots, situé d'ailleurs à quelques encablures de l'aérodrome de Carpiquet. Dès lors, le régiment est désigné pour relever le *Canadian Scottish Regiment* à Putot-en-Bessin ; il s'agit alors « d'asseoir » les positions alliées. Les Canadiens resteront sur place jusqu'au 27 juin, date à laquelle il seront relevés par la *49th British Division*. Les « Chauds » partent se réorganiser sur le Vey où ils demeurent

ORGANIGRAMME DU RÉGIMENT DE LA CHAUDIÈRE
JUIN 1944

Chef de Corps : Colonel P. Mathieu
Adjoint : Major G.L. Taschereau
Adjudant de Régiment : Capitaine G. Beaudry
Officier « Renseignement » : Lieutenant J.G. Leroux
Officier « Transmissions » : Lieutenant W. Thirdwall

Compagnie A : Major Lapointe
Compagnie B : Major F. L'Espérance
Compagnie C : Major G. Sévigny
Compagnie D : Major G.O. Taschereau
Compagnie « Support » : Major P. Labrèque
Compagnie « Hors-Rang » : Major J. Laliberté

6 juin 1944. Tandis que les soldats canadiens du régiment de la Chaudière sont encore sur les plages du débarquement, posant pour les correspondants de guerre (en médaillon), les premiers éléments de la *12. SS-Panzerdivision* montent vers le front. Ici un *Panzer IV Lang* de la *II./12. SS-Panzer-Regiment* lancé à pleine vitesse, ouvrant la route à un convoi de *Lkw*. L'aviation tactique alliée est d'ores et déjà omniprésente comme le montre la mitrailleuse antiaérienne mise en batterie sur le char ainsi que les camouflages à base de feuillages disposés sur les véhicules allemands. Ces branchages devaient régulièrement être remplacés pour qu'ils soient les plus verdoyants possible, faute de quoi ils étaient inopérants.

Archives du Canada
ECPA-D

Page 50 : Sur ce superbe cliché, un autre *Panzer IV* de la « *Hitlerjugend* » est en position le long de la route menant à Caen, axe routier que les troupes anglo-canadiennes chercheront sans succès à emprunter dès le 6 juin 1944. Là encore, le blindé est admirablement bien camouflé. Le chef de char (*Bordführer*) observe les lignes et les mouvements ennemis à l'aide de ses jumelles. Notez la MG-34 antiaérienne prête à ouvrir le feu sur un *Jabo*. Une protection qui semble bien dérisoire face aux nuées d'appareils tactiques américains et anglais qui sillonneront le ciel normand !

ECPA-D

Ci-contre : Voici l'un des « *Funnies* » de la *79th Armoured Division*, en l'occurrence un Sherman « *Flail* » ou char-fléau, engin utilisé pour le déminage. Des brancardiers et des hommes de la *3rd Infantry Division* ont pris place sur le capot arrière du blindé. Au premier plan, on remarquera les chaînes de remplacement destinées au fléau. À plusieurs reprises, les « Chauds » travailleront de concert avec les tankistes de la *79th Armoured*.

Ci-dessous : Bavardages entre un soldat francophone du régiment de la Chaudière et une vieille dame... Des liens très étroits s'établiront entre les Canadiens et les populations civiles normandes, notamment du fait de la langue commune.

Archives Nationales du Canada
Imperial War Museum

jusqu'au 3 juillet 1944. La guerre de positions se prolonge et Caen n'est toujours pas tombée, les champs et fossés sont remplis de cadavres d'hommes et d'animaux, une odeur pestilentielle règne sur ce qui fut naguère une région paisible et verdoyante. La Normandie n'est plus qu'un vaste champ de bataille auquel les cratères de bombes et les villages aux maisons effondrées confèrent des allures d'apocalypse. Le débarquement fut un événement chargé d'espoir et inoubliable de par la liberté qu'il apportait ; mais il fut aussi un long calvaire dans les semaines qui suivirent, autant pour la population que les combattants.

En ce début juillet 1944, l'avance alliée est sensible sans être foudroyante. Et si la ligne de front demeure fragile, la *7. Armee* allemande perd chaque jour un peu plus de terrain. Afin de permettre aux Américains de percer jusque dans le sud de la Manche, Montgomery a réussi à attirer le gros de la *7. Armee* à l'est du dispositif allié, c'est à dire dans le secteur anglo-canadien. Pas moins de treize divisions allemandes dont la moitié sont des unités blindées et mécanisées s'y trouvent concentrées. Les affrontements sont terriblement meurtriers, mais la tête de pont alliée sur l'Odon est préservée au prix de lourds sacrifices. Ainsi, la *15th Scottish Division* perd à elle seule 2 700 hommes en trois jours. L'aéroport de Carpiquet est tenu par la « Hitlerjugend » de Kurt Meyer, division fanatisée mais particulièrement efficace et entraînée. Les éléments ennemis sont retranchés dans des casemates de béton répartis au sud et au nord de la zone. La prise de Carquipet est confiée à la *8th Brigade* renforcée par le *Royal Winnipeg Rifles*, le *Sherbrooke Fusiliers* et trois *Squadrons* de « *Funnies* » appartenant à la *79th Armoured Division*. Les Canadiens disposent en outre d'un appui aérien – deux escadrilles de chasseurs-bombardiers Typhoon – et des canons de gros calibres des bâtiments *HMS* Rodney et Roberts qui mouillent au large. L'approche de Carpiquet se déroule sans problème majeur jusqu'aux abords des ouvrages bétonnés où un véritable déluge de feu bloque les Canadiens ; malgré l'intervention des « Crocodile », des chars lance-flammes, les *Waffen-SS* conservent leurs positions pendant plus de huit heures au cours desquelles les combats sont d'une rare intensité. L'élan

Tiger I de la schwere *SS-Panzer-Abteilung* 101 camouflé sous les « traditionnels » branchages de la campagne de Normandie. Comme toutes les unités des divisions de Monty, les Canadiens du régiment de la Chaudière ont directement ou indirectement à faire avec les *Panzer* lourds...

Bundersarchiv

allié est brisé, le *Royal Winnipeg Rifle* perd 132 hommes dans l'affrontement. Le 6, une partie de l'aérodrome change de mains. Le 9 juillet 1944, le côté sud du terrain d'aviation est toujours entre les mains des Allemands. L'opération « Windsor » laissera un souvenir amère aux gars du régiment de la Chaudière durement éprouvés, d'autant que les combats ont séparé l'unité en deux groupes : les compagnies A et D au sud et les compagnies B et C au nord. La position tombe finalement le 10 juillet. L'aérodrome, chèrement gagné, aura été quelques semaines auparavant le théâtre d'un événement tout aussi surréaliste – au regard du contexte dramatique – que méconnu. Afin de tromper les Alliés, les Allemands y ont fait installer des avions en bois construits par des artisans réquisitionnés. Peine perdue, car le subterfuge sera rapidement décelé par les missions de reconnaissance survolant Carpiquet. C'est ainsi que quelques jours plus tard, l'aérodrome sera bombardé au moyen de projectiles… en bois dans lesquels les Anglais ont glissé des messages tout aussi humoristiques que vexants pour l'ennemi, pris à son propre jeu !

À l'issue des combats pour Carpiquet, les « Chauds » sont envoyés vers Les Jumeaux, plus précisément au lieu-dit de Bretteville-sur-Odon, où ils relèvent des éléments de la *15th Scottish Division* jusqu'au 12 juillet. En huit jours, la Chaudière a perdu 176 hommes (53 morts et 123 blessés). Le soldat René-

Une colonne canadienne passe à proximité d'un Panther détruit. Nous sommes au sud de Caen. Le Panther est un *Ausf. G*, ici reconnaissable à son mantelet de canon modifié afin d'éviter que des obus ennemis ne ricochent vers les trappes du chauffeur ou du mitrailleur de caisse. Rappelons que le premier Panther détruit par les Anglais (de fait un équipage de Churchill), le fut en Italie, en 1943, et dans de telles circonstances !

Archives Nationales du Canada

La campagne de Normandie touche à sa fin pour ces « gars » du régiment de la Chaudière. Caen a été libérée. Bientôt, la poche de Falaise sera refermée sur les restes de la 7. *Armee* allemande. La guerre n'en est pas pour autant achevée et le régiment sera ensuite engagé en Belgique puis aux Pays-Bas.

Archives Nationales du Canada

Paul Desjardins a survécu à l'enfer. Mais des heures et des jours passés en Normandie, il garde un souvenir au goût amer : « *On a très vite entendu parler de nos compagnons faits prisonniers par les* Waffen-SS *de Meyer, le commandant des* Hitlerjugend, *et exécutés sans autre forme de procès* [Il s'agit du massacre de l'Abbaye d'Ardennes, à proximité de Caen, au cours duquel sept soldats du Regina Rifles ont été exécutés sur ordre de Meyer – NdlA]. *À la mi-juillet, nous entrons dans Caen. Nos troupes motorisées ne peuvent même pas circuler correctement dans les rues de la ville tant les destructions ont été lourdes. La vue de cette ville ruinée, de tous ces morts, des Français pour la plupart, m'émeut. N'y avait-il pas d'autres moyens de chasser les Allemands de Caen ? À la vue de ce carnage, la tristesse s'empare de nous. Tout le mois de juillet et le début du mois d'août, nous sommes dans la région de Caen. Nous avançons en direction de Falaise. J'ai tout le temps peur et en même temps, par moment, plus rien ne me touche, comme si j'étais désensibilisé. Mon grand copain Omer Aubain m'accompagne partout. Nous ferons toute la campagne de France ensemble. Il sera mon fidèle compagnon d'armes jusqu'en Hollande. Plusieurs fois, nous devons sauter de notre véhicule pour échapper au tir des rares avions allemands qui, de temps à autre, s'acharnent à canarder nos positions. La terreur nous habite toujours. Elle nous rend nerveux et nous avons la gâchette facile. Lorsqu'une nuit, en poste de guet, nous entendons marcher, nous crions* : « Who goes there ? » *– « Qui va là ? » – Pas de réponse.* « Who goes there » *pour la deuxième fois. Toujours pas de réponse. Nous tirons une longue rafale de Bren dans la direction d'où proviennent les bruits. Le lendemain matin, nous découvrons les cadavres de sept jeunes hommes étendus dans le champ de céréales. Ils ont environ dix-huit ans. Ce sont, c'étaient, des* Waffen-SS *sans doute en patrouille de reconnaissance. Étant dans un régiment motorisé et non pas dans une unité de fantassins, il ne m'est pas arrivé souvent de tirer sur des individus et d'en voir les conséquences. Mais lorsque c'est arrivé, j'en fus à chaque fois ébranlé... Mais c'est la guerre. Et il faut survivre. Oui, survivre, c'est tout ce qui compte !* »

Mais revenons légèrement en arrière par rapport au témoignage de René-Paul Desjardins, car le 18 juillet 1944, Caen, dont il ne reste plus que des ruines fumantes parsemées de quelques maisons miraculeusement épargnées, est toujours Allemande. Pour s'emparer de la capitale normande, les Alliés organisent les opérations « Goodwood » et « Atlantic ». Le corps d'armée canadien ainsi que deux corps britanniques se lancent aux abords de Caen par le sud-est. Le régiment de la Chaudière se dirige vers Colombelles où les compagnies B et C sont violemment prises à partie à la hauteur des usines métallurgiques et du château fortifié. Après plusieurs heures d'un combat ininterrompu, les « Chauds » parviennent non sans mal à dépasser la position et à faire route vers Bellemaist. Le bourg se rend dans la soirée, au prix d'une centaine de pertes supplémentaires dont 25 morts. Jean-Paul Boucher garde de la bataille pour Caen un souvenir qui le hante encore aujourd'hui : « *Je revois des civils blessés, des enfants, cette jeune femme enceinte transpercée par une baïonnette et étendue sur un lit dans une maison normande. Je tissais mes relations avec les autres soldats à partir de mon intuition, ma plus fidèle alliée. Je m'explique. Un sympathique gars nommé Craig voulait constamment être à mes côtés, mais je m'en éloignais systématiquement. J'agissais ainsi car je ne me sentais tout simplement pas en sécurité avec lui. De fait, un jour, il se fit tuer devant mes yeux. Les soldats au front développent une sorte de sixième sens. Avec l'expérience, on sait qui vivra et qui mourra. Comme si la vie et la mort avaient un visage. Il en allait de même pour les lieux. Devant une tranchée ou un trou, une petite voix intérieure m'indiquait de partir ou de rester. Il arriva souvent qu'un endroit fut bombardé dans les minutes suivant mon départ. L'instinct et l'intuition me guidèrent plus d'une fois. Entre soldats, on s'observait dans le déroulement des combats. Je distribuais ma confiance à ceux qui m'en semblaient dignes et je m'éloignais des autres. Tout était*

à recommencer lorsque de nouvelles recrues rejoignaient nos rangs. On les scrutait. Ils nous jaugeaient. De nouveaux liens de confiance ou de méfiance se tissaient. »

Les Canadiens sont retirés du dispositif offensif de Monty pour relever le *8th Queen's* et se remettre en condition. Puis, dans un second temps, ils se placent en position défensive jusqu'au 31 juillet dans le secteur est du front. Caen est désormais aux mains des Alliés qui la conserveront définitivement. Les premiers libérateurs verront sortir par grappes quelques-uns des 10 000 Caennais restés sur place, malgré la violence des bombardements. Chacun se souviendra des visages soulagés de ces civils, heureux mais ne faisant preuve d'aucun débordement de joie, de cette émotion sourde et contenue ; celle de gens enfin libres mais ayant tout perdu. Dans la nuit du 30 au 31 juillet 1944, les « Chauds » sont à leur tour relevés par le *Lake Superior Regiment* de la *2nd Infantry (Canadian) Division* après une soixantaine de jours de combats d'une dureté extrême. Une indispensable semaine de repos les attend avant de regagner le front.

DOUCE FRANCE

Pour les Canadiens de la Chaudière, la bataille de Normandie reprend le 10 août 1944 avec la seconde phase de l'opération « Totalize », dont l'objectif est la prise de Falaise, afin que l'étau allié puisse se refermer sur la *7. Armee*. Les villages de La Croix et du Val sont atteints par les « Chauds » dès la fin de la journée. Ils poussent ensuite leur progression vers Grainville-Langannerie qu'ils rejoignent dans la soirée. Sur place, une très violente riposte allemande provenant du bois du Quesnay bloque l'avance du régiment ; de nouvelles pertes ponctuent cet affrontement, survenu à l'endroit où la résistance ennemie est réputée la plus solide. Un nouvel assaut est alors déclenché pour s'emparer de Falaise. Le régiment de la Chaudière reçoit pour mission de s'emparer de Rouvres, ce qui sera fait dans la soirée.

En prime, les Canadiens francophones font 175 prisonniers sans subir de grosses pertes, notamment grâce au précieux apport des « Kangaroo », des transports de troupes blindés développés à partir de châssis d'automoteurs américains M7 Priest. De fait, les pertes les plus lourdes de la journée sont à « mettre au crédit » d'une erreur tragique des aviateurs, la compagnie *Support* du régiment étant attaquée par des appareils de la *Royal Air Force*. Plusieurs hommes sont tués ou blessés, deux sections de Bren Carrier détruites !

Le 16 août 1944 marque la fin des espoirs allemands non pas quant au rétablissement du rapport de force mais simplement au maintien de leurs armées en Normandie. L'échec de l'opération « Lüttich » et la chute de Mortain entraînent l'effondrement du front Normand. La « poche de Falaise » se referme très progressivement. Trop progressivement peut-être car les Allemands parviennent à évacuer de nombreux combattants de la *7. Armee*. Ces hommes, qui faussent ainsi compagnie aux Alliés, nous les retrouverons plus tard, en France, en Belgique, aux Pays-Bas, etc. Le 25 août 1944, la bataille de Normandie est terminée !

« *Aere Perennius* », le régiment de la Chaudière fut à la hauteur de sa devise, « Plus dur que l'airain ». Depuis la fin de la guerre, des relations amicales se sont tissées entre la population normande et les vétérans de cette unité. René-Paul Desjardins n'oubliera jamais ce qu'il a vécu en Normandie, malgré les souffrances endurées : « *Ma campagne de Normandie est faite de ces images terribles. Mais aussi du souvenir de ces gens de Bernières, de Carpiquet, de Caen et de tous ces villages qui accueillirent avec tant de joie et de chaleur ces jeunes hommes qui venaient du Canada et qui parlaient français. Je me suis enrôlé pour voir la France. Malgré les circonstances pénibles de cette terrible guerre, je suis fier d'avoir participé à la libération de cette douce France que Trenet chantait si bien.* »

Des correspondants de guerre canadiens installent la pancarte de leur bureau dans une bâtisse normande près de Caen.

Archives Nationales du Canada

KURT MEYER

Kurt Adolf Wilhelm Meyer, fils d'un modeste ouvrier sidérurgique et d'une mère sans emploi, naît le 23 décembre 1910 à Jerxheim.

Quatre années après la naissance de Kurt, la Grande Guerre éclate. Enrôlé, son père trouve la mort sous les balles françaises. Dans les années 20, Kurt Meyer suit avec succès un cursus de trois ans pour devenir commercial. Il doit cependant l'interrompre afin d'aider sa mère. La maigre pension versée à Madame Meyer par le gouvernement ne lui suffit même pas à acheter de quoi se nourrir... Par la force des choses, Kurt doit travailler très vite et gagner de l'argent pour sa famille. En avril 1928, il envisage d'entrer dans une compagnie minière, ce qu'il finit par faire en octobre 1929. Jour après jour, il descend sous terre, risquant sa vie, s'épuisant à extraire du charbon, pour gagner un salaire de misère. Si Meyer n'a pas pu poursuivre sa scolarité jusqu'au bout, il n'en reste pas moins un jeune homme intelligent et plein d'ambition.

Et c'est justement cette ambition qui le conduit à s'engager dans la *Landespolizei*, à Mecklenburg. Il gravira les échelons de la hiérarchie sans difficulté, quittant la police en 1934 au grade d'*Oberwachmeister*. Meyer rejoint les *Hitlerjugend* en mai 1925, avant de s'inscrire, comme des centaines de milliers d'autres Allemands, dans les *SA*, en avril 1928. Le 1er septembre 1930, il rejoint le parti national-socialiste. Adhérant à la presque totalité des thèses hitlériennes, notamment celles concernant la grandeur de l'Allemagne, c'est tout naturellement que Meyer cherche à rejoindre l'élite du Parti : la *Allgemeine-SS*. Kurt quitte les *SA* et se présente le 15 octobre 1931 à la caserne de Schwerin du *22. SS-Standarte*. Sur place, il passe des tests intellectuels et physiques. Parvenant à prouver la pureté de son ascendance aryenne, il devient *SS-Mann*. Nous sommes le 15 février 1932. Commence alors pour Meyer une très longue carrière dans la *SS*. En mai 1934, Kurt Meyer, promu *SS-Untersturmführer*, est transféré à Berlin-Lichterfelde dans l'unité la plus prestigieuse de la SS : la *Leibstandarte* commandée par « Sepp » Dietrich. Meyer devient chef de section en 1935, puis chef de compagnie en 1936. L'ascension du jeune *SS* est impressionnante. Il faut dire qu'au-delà de ses qualités intrinsèques, Meyer est particulièrement représentatif de l'élite martiale du Parti : jeune, athlétique, bon camarade, vigoureux, dynamique, etc.

Le 14 septembre 1936, Meyer devient le chef de la toute nouvelle compagnie antichar de la *Leibstandarte*, la *14. Panzerabwehr-Kompanie*. Le 12 septembre 1937, il apprend sa promotion au grade de *SS-Hauptsturmführer*. Dans la foulée, début 1938, il part pour Klausdorf afin d'y suivre un stage sur les techniques du génie. C'est ensuite l'école des officiers de Mülhausen dont il sort diplômé quelques semaines avant le début de la Seconde Guerre mondiale.

Notre homme participe à la campagne de Pologne, durant laquelle il est décoré du badge noir des blessés (7 septembre) puis de la Croix de Fer de seconde classe (25 septembre). À son retour en Allemagne, Meyer prend la tête de la compagnie d'éclairage motocycliste de la *Leibstandarte*. C'est à ce poste qu'il fait la *Westfeldzug*. Son dynamisme est à nouveau récompensé, cette fois-ci par la Croix de Fer de première classe (31 mai 1940). Pendant l'été, la *Leibstandarte* subit un certain nombre de refontes et la *15. Kradschützen Kompanie* de Meyer devient une *Aufklärungs-Abteilung*. Notre homme en garde la tête. Mieux ! Il est promu *SS-Sturmbannführer* en septembre. Il a moins de trente ans.

En 1941, la Leibstandarte participe à l'opération « Marita », la conquête de la Yougoslavie et de la Grèce. Kurt Meyer est une fois de plus dans le coup, dirigeant d'une main de maître ses hommes et ses automitrailleuses. L'attaque allemande coupe la retraite du 3e corps d'armée grec engagé en Albanie contre les Italiens. Kurt Meyer parvient à prendre la passe de Klissura et à conquérir Kastoria, ville défendue par la 20e division d'infanterie grecque. Le 15 avril, tout est fini. Avec des pertes mineures, le bataillon de reconnaissance de Meyer vient de réussir un exploit. Une fois de plus, l'énergie et l'audace de celui qui est surnommé « *Panzer* » Meyer viennent de payer. Pour ce fait d'armes, le *SS-Sturmbannführer* est décoré de la Croix de Chevalier le 18 mai. Mais 1941 marque aussi et surtout l'année de l'invasion de l'Union Soviétique par l'Axe. Le 19 août, Meyer et ses hommes prennent

Kurt Meyer en Union Soviétique. Face aux unités soviétiques, l'officier *SS* développera une « vista » qui deviendra vite légendaire au sein des *Waffen-SS* !

Bundersarchiv

En Normandie, dans le ciel comme sur terre, la supériorité alliée en terme de matériels et d'effectifs est totale ! Ici, un canon de 5,5 inches britannique ouvrant le feu sur les positions allemandes du secteur de Caen. Compte tenu du rapport des forces, la résistance allemande est à mettre au crédit de la bonne tenue de la troupe, de sa discipline au feu et de l'expérience de ses *Kommandeure*, à l'instar de celle de Meyer formé dans le creuset de la « *Leibstandarte* ».

Imperial War Museum

la ville ukrainienne de Kherson, sur les rives du Dniepr. Le 12 septembre, l'avance allemande se poursuit. Notre homme s'empare de Nowaja-Majarschka avant de s'engager sur les arrières de la 9e armée soviétique qui cherche à retraiter pour éviter d'être encerclée. Meyer disperse l'état-major russe, faisant prisonniers plusieurs généraux. Au cours de ces journées, l'*Aufklärungs-Abteilung* s'empare aussi d'un train de ravitaillements, d'une centaine de véhicules et de milliers d'armes. Un peu plus tard, début octobre, c'est au tour de la ville de Berdjansk de capituler devant un Meyer de plus en plus épuisé par le rythme de la campagne. Il finit par tomber malade. Il doit quitter son unité jusqu'en janvier 1942.

Au printemps 1942, la progression allemande reprend et, avec elle, les chevauchées d'un Kurt Meyer revenu d'Allemagne gonflé à bloc et décoré de la Croix Allemande en or (8 février 1942). En octobre, le *SS-*

Image classique de la bataille de Normandie, ces *Grenadiere* de la *12. SS-Panzerdivision* scrutent les cieux à la recherche d'avions américains ou bien britanniques. On remarque d'ailleurs que leur véhicule est abondamment recouvert de feuillages...

ECPA-D

Kurt Meyer en Normandie où il commande la « *Hitlerjuend* ». On le voit ici dans un blouson taillé dans de la toile italienne, tissus très prisé par les combattants allemands !

Bundersarchiv

Obersturmbannführer Meyer pénètre dans Marioupol puis Tschugujew. A Malinovka, Meyer, loin en pointe devant le gros de sa division, est accroché par le 12e corps blindé soviétique bien décidé à reprendre Kharkov. La situation est délicate, d'autant que les *Landser* de la *198. Infanterie-Division* qui défendent le secteur sont encerclés. Meyer organise une défense élastique, s'appuyant sur des *Kampfgruppen* mobiles. La supériorité tactique allemande joue à fond. Meyer gagne du temps, ce qui permet à la *Leibstandarte* d'arriver sur zone et de contre-attaquer. Ainsi se poursuit la carrière de Meyer sur l'*Ostfront*, constellée d'exploits guerriers. En 1943, il est par exemple à l'origine de la destruction du 6e corps de cavalerie russe. Le 23 février 1943, il reçoit les Feuilles de Chêne des mains d'Hitler.

Au printemps, nous retrouvons notre homme en Allemagne où il suit des cours afin de devenir commandant de régiment. C'est chose faîte en juin 1943. « *Panzer* » Meyer prend la tête du *1. SS-Panzergrenadier-Regiment Hitlerjugend* (ou *SS-Panzergrenadier-Regiment 25* à partir de 1944) de la *12. SS-Panzer-Division* « *Hitlerjugend* ». Nommé *SS-Standartenführer* le 21 juin 1943, il part à Wünsdorf pour y suivre un stage sur les tactiques de combat infanterie/blindés. Suivent plusieurs mois de formation pour la toute nouvelle « *Hitlerjugend* ».

En juin 1944, la division est engagée contre les troupes anglo-canadiennes qui débarquent en Normandie. Kurt Meyer et ses *Grenadiere* doivent barrer la route de Caen aux Alliés. Le 14 juin, le *Kommandeur* de Meyer, le *SS-Brigadeführer* Fritz de Witt, est tué par un obus. « Sepp » Dietrich décide de confier le commandement de la « *Hitlerjugend* » au jeune officier. Le 28, les *Waffen-SS* s'opposent à l'offensive de trois divisions britanniques, dont la *11th Armoured Division*. Sous la pression alliée, Meyer est tout de même contraint de se retirer de Caen début juillet. Il installe une nouvelle ligne de défense juste au sud de la cité. Un peu plus tard, il affronte les Polonais de la *1st Polish Tank Division*, qui perdent plus de 90 chars en quelques combats ! Comme à son habitude, Meyer visite régulièrement ses lignes avancées, n'hésitant pas à se mettre en danger. Il parle avec simplicité à ses hommes, les encourage à résister. Les résultats sont là et les « *Hitlerjugend* » se battent effectivement avec acharnement et abnégation. Néanmoins, certains parmi eux, fanatisés à l'extrême, vont jusqu'à commettre des crimes de guerre, massacrant des prisonniers canadiens désarmés.

Le 9 août 1944, Kurt Meyer, désormais *SS-Brigadeführer* depuis huit jours, doit faire face à une nouvelle attaque, cette fois-ci conduite par les régiments de la *4th Canadian Tank Division*. En récompense de ses efforts, « *Panzer* » Meyer reçoit les Glaives le 27 août 1944. Cependant, sous la pression alliée, le front allemand s'effondre. La bataille de Normandie s'achève sur l'épisode de la poche de falaise. En septembre, la « *Hitlerjugend* » se replie, passe la Seine et se dirige vers le nord-est. C'est au cours de cette retraite que Kurt Meyer est capturé par des résistants belges, près de Liège, le 6 septembre 1944. Il est rapidement remis aux autorités militaires britanniques qui décident de le traduire en justice en raison des crimes de guerre perpétrés par ses hommes.

Ce Sherman M4A4 de commandement appartient à la *4th Canadian Armoured Division* qui affrontera les *SS* de Meyer à plusieurs reprises. Le hasard des dispositifs des deux armées fera que tout au long de la campagne de Normandie ou presque *Grenadiere* de la « *Hitlerjugend* » et soldats canadiens seront opposés.

Archives nationales du Canada

Meyer est emprisonné à Aurich, en Allemagne. Condamné à mort par le tribunal du *Major-General* Foster, commandant la *7th Canadian Infantry Brigade*, sa peine est commuée en emprisonnement à vie en 1946. Il part pour le Canada où il est emprisonné au pénitencier de Dorchester, dans le New Brunswick. Il est finalement relâché le 7 septembre 1954. De retour en Allemagne, il décide d'écrire ses mémoires : « *Grenadiere* ». Elles sont publiées en 1957. Il adhère à l'association des anciens *Waffen-SS*, la *HIAG*, dont il devient porte-parole. Le 23 décembre 1961, Il décède à 51 ans d'une crise cardiaque, en Westphalie, à Hagen, soir où il fêtait son anniversaire !

VANCOUVER

« MAUVAIS COUCHE

Les équipages de la 1e Compagnie du 501e RCC dans les derniers jours de la campagne de Normandie
Août 1944

La 1e Compagnie du 501e Régiment de Chars de Combat (2e Division Blindée de Lerclerc) est la descendante directe de la 1e Compagnie de Chars de Combat de la France Libre dont nous avions évoqué l'histoire dans les numéros 1 et 2 de Batailles & Blindés. Nous retrouvons ici ses équipages dans le secteur d'Écouché et d'Argentan, en août 1944, zone dans laquelle ils ont pour mission de nloquer la retraite allemande en direction de Falaise puis de la Seine.

Afin d'évoquer cette tranche de vie et, malheureusement, de mort, ces combats, ces joies et ces peines, j'ai choisi de publier un extrait des mémoires communes et des souvenirs des Anciens de l'unité. Ce texte est tiré de leur ouvrage collectif, le Chemin le plus long, qui est aujourd'hui épuisé. Comme toujours avant les hommes du Royal Cambouis, événements cocasses et tragiques sont mêlés !

URS » À ÉCOUCHÉ

L'ieu-dit de Méheudin, près d'Écouché, 13 août 1944. Branle-bas de combat à 4 heures du matin. La colonne d'attaque se forme aussi discrètement que possible dans le vallon où, semble-t-il, sa présence n'a pas été repérée par l'ennemi. En tête, le El Outid, char de la 2e section. Berrué, son « patron », n'est pas peu fier de l'annoncer à son équipage. Trop fier peut-être, car le pilote du char, Pierrot Quentel, ne va pas réussir à démarrer… Suivent le Libye, « emprunté » par Touny à la section de commandement, puis les cinq chars de la 1e section : Harstad (De Schampheleare), Kila (Hamelin), Narvik (Galley), Bjervik (Deschamps) et Ankènes (Gambert). La colonne est divisée en deux groupes qui se sépareront à l'entrée du bourg. Trois chars fonceront droit jusqu'au pont par la rue principale, tandis que trois autres resteront en bouchon à l'entrée d'Écouché. L'agglomération se situe au-delà de la ligne de chemin de fer Argentan-Flers. La gare est justement à l'entrée occidentale de la petite ville, flanquée de l'un des trois passages à niveau. Pour entrer en ville, il faut traverser les voies, et d'abord s'engager sur la grand-route qui vient d'Argentan en sortant du bocage par la petite route qui rejoint la grande au hameau de Méheudin, sous le tir direct des canons allemands. « *Nous partons sans vous* », annonce Touny à Berrué, dont le mécano cafouille avec son allumage. De fait, l'équipage du El Outid voit le Libye s'éloigner tandis que Quentel s'agite comme un diable pour essayer de faire démarrer son Sherman. Vainement ? Non ! Au bout d'une vingtaine de minutes le moteur se met à ronronner. Les gars du El Outid se lancent alors à la poursuite des chars de Galley et Touny.

LE 88 SIFFLERA TROIS FOIS

Jusqu'au passage à niveau, la route est en pente, et même au-delà jusqu'au bourg. En plein passage à niveaux, sur les rails, un half-track du Régiment de Marche du Tchad (RMT) est en feu. Avertissement des fantassins aux tankistes : « *ne vous en approchez pas, ce bahut est chargé de mines…* » Le El Outid a bien fini par rattraper la colonne mais il est maintenant bon dernier ; ce qui ne l'empêche pas de prendre un 88 dans sa boîte de vitesses ! l L'obus dérape, fait une belle encoche, mais la surprise est que le char continue sa progression sans difficulté. Bernué voit un char de la Compagnie – le Harstad – qui s'approche prudemment du passage à niveau. À sa grande surprise, il aperçoit un homme en civil qui court vers le char en hurlant quelque chose… Comment parvient-il à se faire entendre ? Le char bondit, à la limite de sa puissance d'accélération, franchit les rails... À l'instant même,

Les chars de la 1/501 RCC viennent d'atteindre la ville d'Avranches qui a considérablement souffert des combats. À droite, un convoi américain dépasse le char Koufra du sergent-chef Vandenvielle. Nous sommes le 6 août 1944.

Coll. L Léonard

une impressionnante boule de feu – un perforant tiré de la droite – passe derrière la tourelle au ras des moteurs. Le projectile fait sa tranchée dans les paquetages. La leçon est comprise : un canon est embusqué vers la droite avec un tir préréglé sur le passage des rails. Le Harstad n'a dû son salut qu'à son brutal coup d'accélérateur. Aux autres d'en faire autant. Mais l'antichar lui aussi a certainement compris la tactique. À bord du Harstad, l'ambiance est survoltée, avec la conviction de l'avoir échappé belle. Le chasseur Toupet (le pilote du blindé), en frôlant la maisonnette du garde-barrière en flammes, se faufile avec toute la légèreté que lui permettent ses trente tonnes entre des rames de wagons stationnées sur des voies de garage. « Chou » (surnom de De Schampheleare, le chef de char du Harstad) a la pipe au bec comme dans tous les grands moments. Pierre Crosnier arrose à la mitrailleuse de tourelle tous les refuges possibles de l'ennemi et tire au 75 explosif sur tous les véhicules qui bougent. Le canon de la mitrailleuse est devenu rouge. Il éclaire en rouge l'intérieur de la tourelle. Puis, il vire au blanc incandescent. Dès lors, il est inutile d'appuyer sur le solénoïde de gâchette car la température se charge de dévider les bandes… elles les dévide tellement bien qu'ils craignent de bientôt manquer de munitions. Les douilles s'accumulent dans le char.

Le bourg est en contrebas, bien visible. Aucun canon ennemi ne tire dans l'axe de la rue principale, comme on pourrait s'y attendre. Mais les équipages n'ont pas localisé l'antichar ou le char qui tient sous son feu le passage à niveau. Le Narvik est

Nous voici à Alençon, le 10 août 1944, à quelques heures seulement de l'opération devant conduire le 501e RCC et toute la 2e DB jusqu'à Argentan et Écouché. Ce cliché nous permet de faire connaissance avec l'équipage du Sherman Harstard (dont nous vous avons raconté la fin lors du raid de Baccarat dans le n°2 de « Batailles & Blindés » !). De la gauche vers la droite, on reconnaît Artur, Crosnier, De Schampheleare, Toupet de Clairval, Granier et un civil. Reste ce curé ou plutôt ce séminariste rencontré un peu plus tôt par nos tankistes... Tankistes qui se rendront compte plus tard que l'homme en question est en fait un soldat *SS* qui se fait passer pour un séminariste afin d'éviter la capture. La ruse aura bien fonctionné jusqu'alors. Devons-nous préciser le sort qui attend cet homme lorsque sa ruse sera éventée ?

Coll. L Léonard

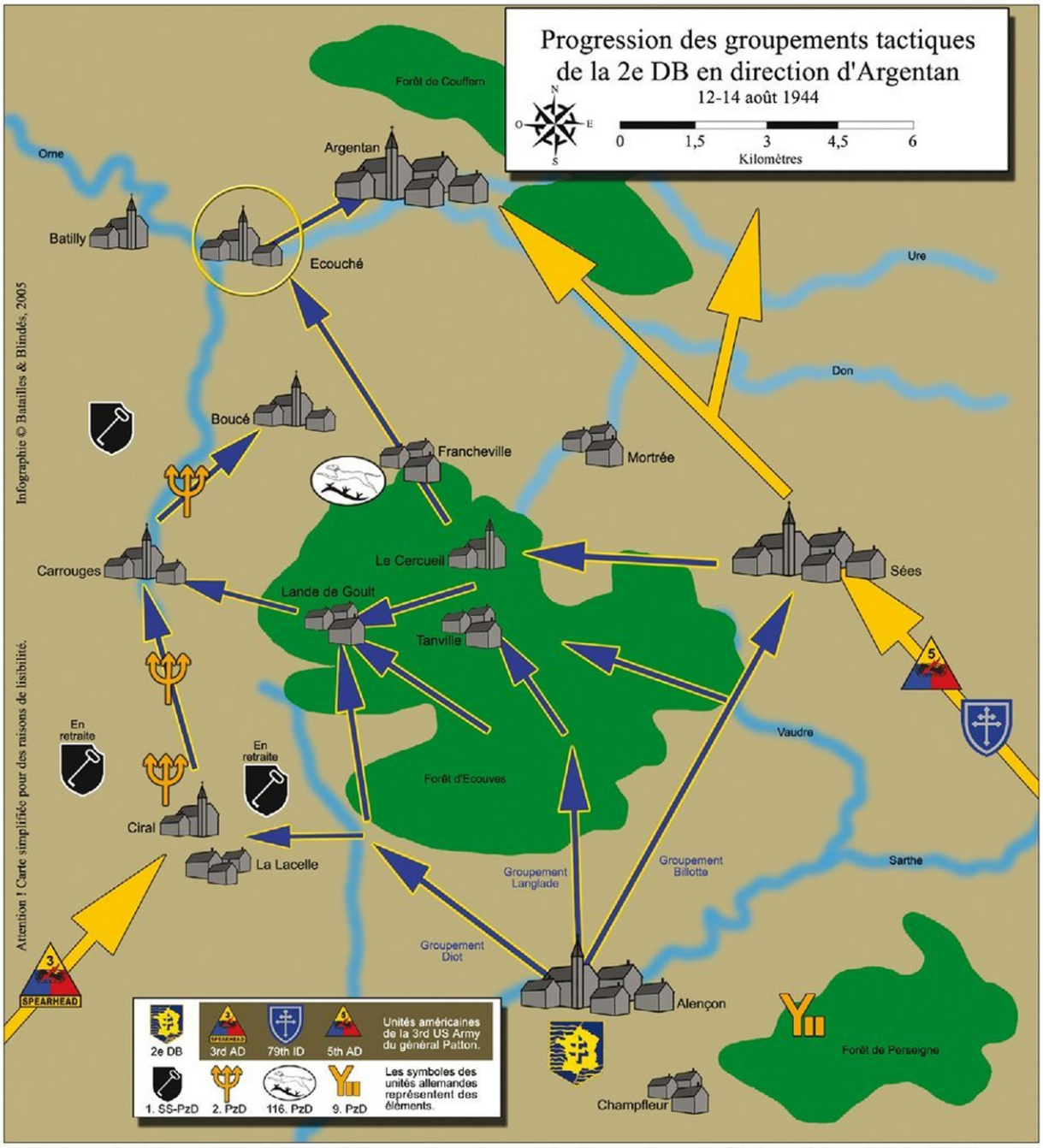
maintenant en tête. C'est un simple camion allemand roulant à sa rencontre qui, dès qu'il l'aperçoit, se met en travers de la route pour lui barrer le passage. Le tireur, Juge, d'un coup d'explosif, met le feu au camion qui, naturellement, fait encore plus gravement obstacle ! « *Fonce Pierrot !* », ordonne Galley à Pierre Tromeur qui hésite devant les gerbes d'étincelles. Ils franchissent le barrage de flammes, suivis de près par un half-track du Tchad. Après avoir rejoint le Libye à l'entrée de l'agglomération, le El Outid se range à ses côtés, contre les premières maisons, pour faire bouchon, surveillant donc particulièrement la route d'Argentan et la ligne de chemin de fer. Touny se concerte avec Berrué et lui fait envoyer son deuxième mécano, Claustre, au dernier étage de la plus haute des maisons pour surveiller les alentours.

La bataille d'Écouché n'est pas terminée. Les mines continuent d'exploser dans la carcasse déglinguée de l'half-track resté en travers des voies. L'attention de Claustre est attirée par le comportement inhabituel du Norvège qui, au lieu de foncer comme les autres pour échapper au 88 qui tire coup sur coup sur le blindé en difficulté, a entrepris de faire demi-tour sur cette route pas très large !? Manœuvre qui ne serait déjà pas si commode pour un char en bon état, pourvu de son réseau interne de communication en phonie, mais qui devient une vraie gageure pour un char qui en est privé. Weimar est néanmoins un conducteur très calme. Il manœuvre exactement selon les indications qu'il reçoit de la part de Meyrieux, descendu sur la route et, miraculeusement toujours vivant. Jusqu'à présent, les obus perforants se sont enfoncés dans le talus qui se trouve derrière le char. D'avant en arrière, la marge de manœuvre du Sherman n'est que de trois ou quatre mètres pour avancer et reculer. Sur ce arrive une ambulance américaine portant un prisonnier allemand sur son capot. Le véhicule passe devant le char, sans avoir, sans doute, perçu le moindre danger ! Le tir du 88 s'arrête le temps de la laisser passer. Le Norvège, qui a terminé sa dernière marche avant/arrière, en profite pour dévaler le long de la voie de chemin de fer qu'il va franchir un peu plus loin, au-delà d'une courbe, à l'abri. Le Massaouah survient peu après pour lui aussi entrer en ville. « *Ne traînez pas les gars, le coin est malsain !* » crient à l'équipage des fantassins du RMT. D'instinct, Mahéo regarde vers le bout de la ligne de chemin de fer, direction Argentan. « *Léon, accélère !* » hurle-t-il à Ancel qui donne un tel coup d'accélérateur que le char est violemment projeté en avant. Encore une fois, l'obus de 88 destiné à la tourelle du Massaouah fait sa tranchée dans les paquetages arrimés sur le cul du char. Mais cette fois-ci, le départ du tir est localisé. L'ennemi est à moins d'un kilomètre à l'est/nord-est, dans une bâtisse qui ressemble à une grange.

Vers 11 heures, le capitaine Buis passe à bord de sa Jeep devant l'église d'Écouché. La petite ville est en train d'être investie par les chars du 501 et les hommes du RMT. À la fenêtre d'un bâtiment voisin de l'église, le curé, insuffisamment inspiré par le Seigneur, crie « *Vive l'Amérique !* » Buis s'arrête un instant et lui rétorque : « *C'est la France !* » ; l'autre, pas contrariant, crie « *Vive la France !* » et va chercher un drapeau français pour se mettre aux couleurs du jour. Un peu plus loin, en face, se trouve un hôpital improvisé, soignant des blessés civils et allemands. Devant les chars de la Compagnie progressent en direction du pont une section de la 9e compagnie du capitaine Dronne, la célèbre « Nueve » composée de volontaires espagnols antifranquistes, et deux chars légers des Spahis. C'est peu, si l'on considère le gros gibier qui attend les Français en embuscade. D'après les gens d'Écouché, qui sont très actifs en matière de renseignement, on compterait au moins deux Panther. Buis est frappé par la présence d'un fantassin du RMT, nonchalamment appuyé sur un coude au parapet du pont qui franchit l'Orne. Il demande une cigarette au capitaine. Lorsque l'un des chars allemands a tiré (sans doute un 75 long et non un 88), ce soldat a eu la jambe coupée comme au rasoir par un éclat d'obus chauffé à blanc. La chair grillée ne saigne pas. La plaie s'est instantanément cautérisée. L'homme parle avec l'officier tout en continuant de fumer. Ce stoïcisme a quelque chose de surhumain. Lorsque « Toto », la patronne et la plus populaire des Rochambelles, vient le ramasser, il lui parle jusqu'à l'ambulance. Puis, brusquement, il meurt… La surprenante amputation du fantassin donne une indication sur la position du char ennemi qui a tiré, dissimulé par une maison et du feuillage. Il tire encore une fois sur l'un des chars légers, lui arrachant le panneau orange étalé sur les paquetages de la plage arrière (ce panneau est destiné à l'aviation « amie »). Entre le premier et le deuxième tir, l'Allemand a reculé. Robert Galley commet alors une imprudence : impatienté par la présence invisible du blindé ennemi, il saute du Narvik et va jeter un coup d'œil à pied, derrière la maison, se risquant à patauger dans la zone marécageuse du bord de la rivière. Là, il voit le Panther qui recule. Le Panther le voit aussi, tire mais le rate. Toujours la célèbre *baraka* de Galley. De retour auprès de son char, celui-ci ordonne au Narvik ainsi qu'au Bjervik et à l'Ankenès d'attaquer. Les trois chars tirent sur

Un sous-officier du Régiment de Marche du Tchad nettoyant son Colt 45.

US Nara



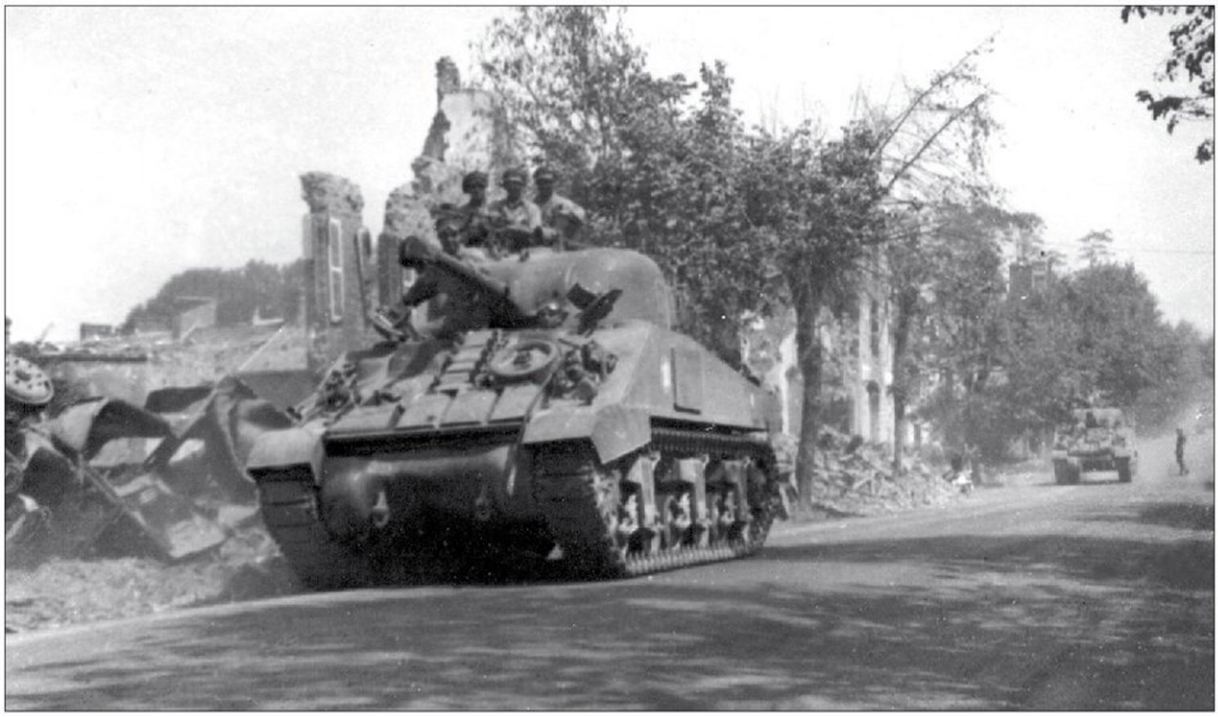
le Panther qui s'éloigne. Celui-ci réplique à deux reprises. Une fois trop haut, une fois dans le parapet de pierre du pont.

Après cet épisode aussi risqué qu'incertain, et qui tourne bien sans que l'on sache réellement pourquoi, Buis répartit les sections qui se portent séparément vers les différentes entrées de la ville. À la fourche de la route d'Udon, vers le sud-ouest, prennent position le Massaouah, le Benghazi, le Kissoué de Sarcelet avec son tube de 105mm, un « lance-patate » (char léger M8 armé d'un obusier) de la 4e compagnie et une section d'Espagnols du RMT ; il s'agit de la section Campos.

LA FOURCHE D'UDON

Petit matin du 14 août 1944. Début de journée faussement paisible. Les avions de l'*US Air Force* continuent leur harcèlement comme s'ils ignoraient les nouvelles positions conquises par leurs alliés ! À la sortie d'Écouché, ce qui reste de la 3e section, après la destruction du M4A2 Keren (le 12, à Saint-Christophe-le-Jajolet) et la panne du Koufra, est l'objet de l'attention meurtrière de l'aviation américaine alors qu'ils sont en position près du second passage à niveau, à l'ouest de la ville, face aux divisions allemandes encerclées. Les blindés français portent pourtant le panneau à la couleur du jour, orange hier, rose vif aujourd'hui, bien visible, étalé sur leur plage arrière.

À la fourche d'Udon, est resté à l'abandon un véhicule inquiétant. Il s'agit d'une remorque allemande bourrée d'explosifs (mines, obus, etc.) que l'équipage du Benghazi est allé prudemment décorer du panneau rose pour décourager l'aviation « amie » de détruire ce véhicule « hostile ». Il suffira que les aviateurs soupçonnent une ruse pour que tout le coin soit ravagé. Non loin du Massaouah se dresse une maison inhabitée d'un étage. Si inhabitée qu'elle semble, une fenêtre du premier s'ouvre doucement pour laisser passer le canon d'une arme automatique. Qui l'a vue le premier ? L'Allemand a le temps de tirer mais les Français ont eu le temps de se planquer et n'ont pas trop de mal à se débarrasser de cette patrouille. Peu de temps après, la vie quotidienne se rappelle à eux par une sombre odeur de brûlé provenant d'un angle du mur : la popote qui mijotait sur un foyer ! Dans l'après-midi, un *Panzer IV* traverse la route à trois ou quatre cents



Ci-contre, ci-dessous : Les Sherman français foncent en direction d'Argentan et d'Ecouché au milieu des bourgs normands réduits à l'état de ruines par les combats.

Coll. L Léonard

mètres, sans aucune discrétion, vers le nord-ouest, et s'enfonce dans les taillis avant que les Sherman n'aient eu le temps de tirer. Cette alerte a du moins amené les équipages à reprendre leurs postes de combat. Si bien que quelques minutes plus tard, Léonard entend Bailleul dire calmement dans l'interphone : « *Je vois bouger le feuillage de la haie…* » Le chef de char crie aussitôt : « *Mais tire, bon Dieu !* » Ils lâchent un pointillé de sept ou huit perforants dans le feuillage d'où vient de surgir le tube d'un canon de 75mm. Celui-ci ne tire pas. Il ne tirera plus jamais. Il ne flambe pas non plus. Un peu plus tard, ils aperçoivent des uniformes allemands qui se traînent dans un fossé qu'ils arrosent copieusement à la mitrailleuse et à l'explosif. Pour plus de sûreté, une patrouille d'infanterie fournie par le « Tchad » est envoyée dans cette direction. Elle revient avec quatre éclopés, dont un *Feldwebel SS*, un chef de char. La jambe droite du *Waffen-SS* est presque sectionnée à hauteur de la cuisse. Une équipe américaine munie d'un *talkie-walkie* est déjà là. Bientôt arrive le docteur Krémentchousky, le médecin-chef du régiment en personne, avec son matériel chirurgical portatif. Le médecin achève l'amputation sur place. Le blessé éclate en imprécations : « *Moi, sur le front de l'Est,* dit-il dans un français approximatif, *j'ai détruit plus de vingt chars russes. J'ai le droit d'être soigné !* » Il décroche sa Croix de Fer et la donne à Mahéo, en ajoutant « *Gardez cela, sergent* ». Laisser partir un *SS* en ambulance, même dans l'état où il est, ça fait mal ! Mais les Américains ne veulent pas qu'on y touche, *SS* ou pas, alors…

Retour de l'aviation américaine sur les devants de la scène. Elle s'acharne sur la fameuse remorque déjà balisée et sur le char allemand détruit un peu plus tôt par le Massaouah. Elle n'arrive à rien, sauf à faire des ravages dans les rangs de sa propre infanterie. Les *GI's* ont pourtant le bon code du jour pour les panneaux antiaériens mais pas de grenades fumigènes pour arrêter le massacre dans l'immédiat ; encore une convention pour dissuader l'aviation de s'obstiner dans l'erreur… Léonard se souvient qu'il en a à son bord. Il fonce aussitôt vers son char pour aller les chercher. Le Bir Hakeim, char du sous-lieutenant Henri Malin, est un peu en retrait à la fourche des deux routes qui sont l'une et l'autre gardées par le Benghazi et le Massaouah.

Au début de l'après-midi, Malin, qui a perdu le contact radio avec le reste de sa section, décide d'aller voir à pied où en sont les choses. Il confie son char au caporal-chef Paul Le Guirinec, son premier mécano. Survient alors un chasseur-bombardier américain, un P-47. L'appareil est en « chasse libre », c'est-à-dire que son pilote a toute liberté d'ouvrir le feu sur des cibles d'opportunité. Les équipages des chars, pensant être en règle avec le système de signalisation convenu, sortent de leurs postes pour faire des signes amicaux au pilote qui les survole. Malgré les panneaux déployés, l'avion amorce un piqué menaçant... La bombe, sans doute destinée au Bir Hakeim, pulvérise la maison du garde-barrière et tue une jeune fille de quatorze ans, tandis que les éclats atteignent Le Guirinec ; le sympathique râleur breton pris un gros éclat dans la bouche qui lui a arraché le menton. Il a été tué sur le coup. Quant à Henri Wigishoff, le tireur, il est grièvement blessé. Il a été scalpé par un morceau d'acier brûlant. Wigishoff décédera au poste de secours quelques minutes plus tard. Malin, qui s'est jeté à plat ventre à deux pas de là, s'en tire comme par miracle. L'avion repasse, tire à nouveau, aucun contact ne s'établit. Le Bir Hakeim a pris un coup dans le moteur. Il ne démarre pas, rien à faire. Il ne flambe pas non plus. Malin se décide à faire évacuer son char. Il ne sera sans doute

Voici les « anges gardiens » des tankistes de la 1/501 RCC. Il s'agit des fantassins du Régiment de Marche du Tchad, le célèbre RMT, une autre unité « France Libre » composant la 2e DB de Leclerc. On les voit ici à Argentan, photographiés par un correspondant de guerre américain de la *3rd US Army*.

US NARA

pas récupérable. Le P-47 s'éloigne enfin. Le calme revient. Tous sont alors intrigués de voir l'équipage du Kissoué à quatre pattes, fouillant dans l'herbe et les fourrés. « *C'est tout simple, explique le chef de char, Sarcelet, nous cherchons nos pièces de culasse. Lorsque l'attaque s'est produite, les pièces du canon étaient rangées sur la plage arrière, pour nettoyage et graissage. Mais Foll, le conducteur, a démarré tellement vite, que tout a voltigé !* » Il y aurait de quoi rire mais, Labat, le tireur, est fou de rage et n'a vraiment pas envie de rigoler !

LA FIN DU MASSAOUAH

Écouché, le 15 août 1944. Le détachement de garde à Udon est relevé au début de la matinée. Les équipages vont aller faire les pleins de fuel et de munitions et traversent la ville pour aller s'installer près du passage à niveau de la route d'Argentan, lieu bien connu, de sinistre mémoire, redevenu calme entre-

Les *GI's* de la *79th Infantry Division* font leur entrée dans Argentan. Cette ville va représenter la limite sud de la poche de Falaise par laquelle les restes de la *7. Armee* cherchent à s'échapper de Normandie. Quelques kilomètres plus au nord, les troupes anglaises, canadiennes et polonaises de Monty ont pour mission de refermer la nasse sur les Allemands... ce qu'elles feront avec une telle lenteur que des milliers de combattants ennemis parviendront à leur fausser compagnie !

US NARA

Le capitaine Buis, commandant la 1/501 RCC

Coll. L Léonard

temps, non loin du poste de commandement du régiment et des ambulances. Les cloches carillonnent comme en temps de paix. Il y a même quelques personnes endimanchées et, sur la place de l'église, une petite foule dont quelques officiers. « *Ce n'est quand même pas dimanche, non ?* » demande Bailleul. « *Non, c'est le 15 août, l'Assomption* » lui répond-on. « *L'Ascension ?* » ; « *Non ! L'Assomption !* » ; dialogue de sourds à bord du Massaouah…

Ils n'ont été relevés que pour aller prendre la garde à l'autre bout de la ville et en un lieu tout aussi exposé. Il y a une maison et un bel arbre, un gros tilleul, mais peu de refuges en cas de bombardement. Et justement, vers 15 heures, la zone est... bombardée ! Les éclats d'obus volent en tous sens. Ils ne voient pas tout de suite d'où ça vient. Mahéo et Léonard sautent dans leur char, appelant Bailleul, le tireur. Léonard charge le canon, puis prend la place du tireur. Mahéo pense avoir repéré le départ du tir. La tourelle pivote, le tube s'élève. À l'instant où Léonard met le pied sur la pédale de tir, tout explose dans le char. Mahéo saute de la tourelle. Léonard a reçu comme un coup de fouet dans la jambe gauche. Sur le moment, il se sent surtout griller comme un poulet sur sa rôtissoire ; 1 200°c dans cette fournaise, au moins ! Il n'est vêtu que d'un short allemand récupéré. Il a le pied gauche comme un chou-fleur. Il parvient quand-même à sauter du haut du char et à se réceptionner sur sa jambe valide.

L'infanterie portée de la 2e DB fonce à bord de ses semi-chenillés en direction d'Alençon, puis de Sées avant de s'emparer d'Écouché... De fait, l'ambition de Leclerc est de prendre Argentan avant les Américains et pour y parvenir le Français Libre ne barguignera pas ! Ce côté « fonceur » n'ira d'ailleurs pas sans poser de problèmes à Leclerc vis à vis de sa hierarchie et de ses camarades américains, notamment avec ses voisins des 5th *Armored Division* et 79th *Infantry Division* dont il n'hésitera pas à emprunter les axes routiers afin de contourner des bouchons allemands !

US Nara

Dialogue entre des officiers de la 2e DB (dont un capitaine du RMT) et un officier de liaison britannique venu à Écouché pour y « prendre la température »... Et dire qu'il fait chaud à Écouché (au sens propre comme au sens figuré) serait un euphémisme car les tankistes de la 1/501 RCC et leurs camarades du RMT doivent faire face à de nombreux *Kampfgruppen* allemands en retraite ! La plupart de ces groupements de fortune dotés de matériels allant jusqu'au char est issue des *2., 9., 116. Panzerdivisionen* ainsi que de la « *Leibstandarte* » ! « *Des clients sérieux* » comme l'aurait affirmé Billotte lui-même !

US NARA

En face :
La poche de Falaise est refermée... Visite guidée de l'enfer pour ces soldats britanniques. Nous avons évidemment à faire une photo de propagande, car si le matériel réduit en miettes ne manque pas, il n'y a aucun cadavre de soldats allemands... En son temps, cette photo a fait la une d'un quotidien anglais.

Imperial War Museum

Mahéo l'aide à traverser la route pour gagner l'abri d'un fossé. Celui-ci cherche un lien pour faire un garrot à son camarade. Il ne trouve que la chaîne de son couteau de poche. Le bas de la jambe de Léonard est en bouillie mais elle saigne relativement peu, comme si la blessure avait été en quelque sorte cautérisée par la brûlure. Une demi-heure plus tard, Léonard commence à souffrir. Le Massaouah a pris quatre obus, dont un dans le moteur. Le Kissoué, tout près, a pris un perforant dans sa remorque à munitions… qui n'a pas explosé ! Bailleul est à son tour blessé, d'un éclat dans la hanche, dans le fossé. Puis, Léonard, encore une fois, au bras cette fois-ci. Mahéo n'a rien ; enfin, il estime qu'il n'a rien de bien sérieux. Une ambulance finit par arriver, sous un duel d'artillerie, les Américains répliquant. Léonard est amputé de la jambe dans un hôpital de campagne, sous la tente, près du Mans, le soir du 15 août.

SNIPER DANS LE VERGER

Secteur d'Écouché, sortie du bourg en direction de Falaise, 16 août 1944. Depuis la veille au soir, le Harstad est embusqué sous les pommiers, près d'une ferme, le long de la route du village de Montgaroult. Le verger est dans une cuvette, la tourelle dépasse à peine au-dessus de la ligne de crête. Le Sherman est à défilement de tourelle, position idéale pour engager un engin ennemi en toute discrétion. Sur sa droite, le Libye est dans une position tout aussi favorable. Et puis surtout, l'un comme l'autre sont invisibles pour les pilotes alliés, ce qui accroît très sensiblement l'espérance de vie des équipages… La 9^{e} compagnie du « Tchad », les Espagnols de Dronne, assure la protection rapprochée des chars, car il y a des incursions ennemies, les Allemands cherchant à rejoindre Falaise puis, de là, la route devant les conduire au-delà de la Seine. De l'autre côté de la route, l'adjudant-chef Campos est posté avec son antichar de 57mm. Le champ de tir est très convenable. 120° environ, sur 800 mètres de profondeur, jusqu'à l'orée du bois dans lequel s'enfonce la route menant à Falaise. Bref, cette position devrait être de tout repos ; les équipages ont du reste besoin de repos et tout particulièrement de sommeil. Mais comment arriver à dormir alors qu'une batterie américaine de 155mm tire jour et nuit sur la région de Cambois et les colonnes ennemies ?

Les Français sont en outre attaqués par toutes sortes de matériels allemands en de violents coups de boutoir ; l'ennemi cherche à forcer le passage pour rejoindre Falaise et de là quitter la Normandie en franchissant la Seine. Il n'y a pas eu de pertes dans les chars, mais le 2^{e} mécano du Kissoué, Jo Gaude, a été tué, à pied, en montant la garde inutilement. Sur le moment, personne ne s'en est aperçu, personne n'a donné l'alerte. Quant aux fantassins du RMT, ils sont souvent attaqués à l'improviste et vont jusqu'au corps-à-corps au cours de rencontres inopinées. Il vaut mieux éviter de sortir des engins par les tourelles. À chaque fois que quelque chose bouge sur le char arrive une balle de sniper suivie dans les 20 secondes d'un 88 ou d'un 75 qui, du reste, rate régulièrement sa cible, à cause du repli du terrain. Le projectile frappe les pommiers, semant trois kilos de fruits dans la tourelle. À chaque rotation, celle-ci livre une délicieuse odeur de pressoir normand. De son côté Campos s'est piqué au jeu. Il organise des patrouilles pour découvrir le sniper et va, de nuit, monter des embuscades avec son 57mm. On ne peut pas exactement dire que ce soit un échec, car il a fait un vrai carnage d'Allemands fuyant en camion, mais le sniper, lui, est toujours là et bien là !

17 août, sur les coups de midi. Venant du nord, par la route de Ménil-Glaise, un groupe de combat allemand composé de chars et d'infanterie s'approche de l'abri des haies et des pommiers. Ils avancent prudemment sans savoir qu'ils sont surveillés par un guetteur français caché sous le toit de la maison du carrefour. Les équipages du 501 se sont mis en place, sans tapage, pour les accueillir comme il se doit. Les « Boches » n'auront pas le temps de se remettre de leur surprise ! Survient un peloton d'automitrailleuses américaines, dont l'appui ne sera certes pas superflu, mais qui alerte les assaillants qui, du coup, ne seront pas « cueillis à froid ». Les « Fritz » ouvrent le feu. Un *Panzer IV* dévale sur les positions françaises avec un terrible bruit de ferraille. Urlich, Kentel et Claustre tirent sur le blindé menaçant et, sans parvenir à le détruire, le repoussent. Le char allemand hésite, tire en marche arrière, puis fait demi-tour. Les fantassins sont accrochés à l'explosif et à la mitrailleuse. Victoire sanglante ; le coin est plein de cadavres, et pas seulement de cadavres de vaches… Ainsi s'écouleront les jours à Écouché jusqu'à la fermeture de la poche de Falaise.

CONCLUSION

La 1/501 RCC restera en « bouchon » à Écouché jusqu'à la fermeture de la poche de Falaise, c'est-à-dire le 21 août 1944. Quarante-huit heures plus tard, l'unité fera mouvement vers Paris avec le reste de la 2^{e} DB.

FICHE N. 3 — PANZER PROJEKTE

Panzerkampfwagen Tiger Ausf. P2

Porsche Typ 180/181

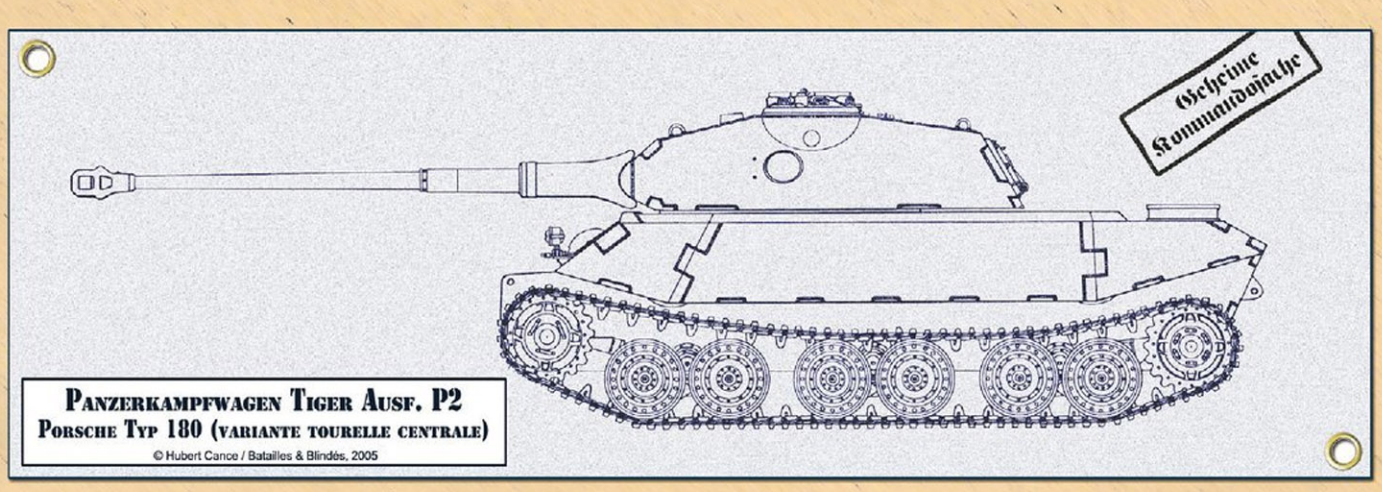
Le 26 mai 1941, Adolf Hitler demande à ce qu'un nouveau canon de 8,8cm tirant un obus capable de perforer plus de 100mm d'épaisseur d'acier à 1 500 mètres soit développé puis installé en tourelle sur le châssis du Tiger Porsche (*VK 45.01 (P)*). Une nouvelle tourelle est immédiatement mise à l'étude par Krupp. Il est prévu que cet ensemble tourelle/canon – en ce qui concerne ce dernier, il s'agit bien évidemment du 8,8cm KwK L/71 du futur Tiger II dont on reconnaît aussi la tourelle dite « Porsche » – équipe le Tiger Porsche à compter du 101e exemplaire produit. Au passage, le 23 mars 1942, la désignation de l'engin évolue, le *Typ 180* devenant *Typ 181 verstaerkt* (*verstaerkt* pour « renforcé ») ou *Tiger Ausf. P2*.

Concrètement, le châssis du concurrent malheureux du Tiger Henschel, peut facilement être modifié pour accueillir la nouvelle tourelle ainsi que le stock des imposants obus du 8,8cm KwK L/71. Pour accroître la protection du futur « lourd » sans pour autant hypothéquer sa mobilité, le blindage du nouveau *Typ 181* n'est pas revu à la hausse mais il est par contre redessiné. S'inspirant des T-34 et T-50 russes découverts lors des premiers mois de la guerre en Union Soviétique, les ingénieurs de Porsche reprennent le design de leur machine. À titre d'exemple, le glacis du char, épais de 80mm, est incliné à 55 degrés par rapport à la verticale.

Sur la base de cette nouvelle caisse, deux projets sont développés. Le premier est le « *Turm Vorne* », encore baptisé *Typ 180*, sur lequel, comme sa désignation l'indique, la tourelle est installée en position centrale. Le second, le *Typ 181 verstaerkt* « *Turm Hinten* », présente comme particularité d'avoir sa tourelle en position arrière ; un concept qui sera repris bien des années plus tard par les Israéliens sur leur char de combat Merkava. Hormis à quelques détails près, les deux machines sont identiques. Sur le plan mécanique, Ferdinand Porsche est resté fidèle à « sa » propulsion mixte couplant électromoteurs, générateurs électriques et moteurs classiques. Le char pèse environ 45 tonnes. Il jouit d'une vitesse maximale sur route de 35km/h.

En février 1942, les différents documents contractuels entre l'État allemand et le groupement des firmes industrielles engagées dans le projet *Typ 180/181* sont signés. Berlin s'engage sur une présérie de six chars (le type, « *Turm Vorne* » ou « *Turm Hinten* », n'est malheureusement pas précisé dans les documents ayant survécu à la Seconde Guerre mondiale e ayant trait à ce projet) armés du 8,8cm KwK L/71 et devant être livrés pour le mois de novembre 1942. En avril de la même année, une série de cent machines supplémentaires est commandée. L'aventure cesse le 3 novembre 1942 pour cause de difficultés techniques avec les moteurs et la suspension du Tiger Porsche.

En janvier 1943, trois engins (baptisés *VK 45.02 (P)*) seront néanmoins mis en production afin d'utiliser les premières tourelles sortant des ateliers de Krupp. En février, un rapport signé du *Doktor* Porsche, adressé aux responsables du *Wa.Prüf 6*, indique que ces engins sont en cours d'assemblage sur les lignes de production de Nibelungenwerk. On ignore tout du destin de ces Tiger II Porsche armés du 8,8cm KwK L/71. Ont-ils été réellement produits ? Le projet est-il resté à l'état de maquettes en bois ?

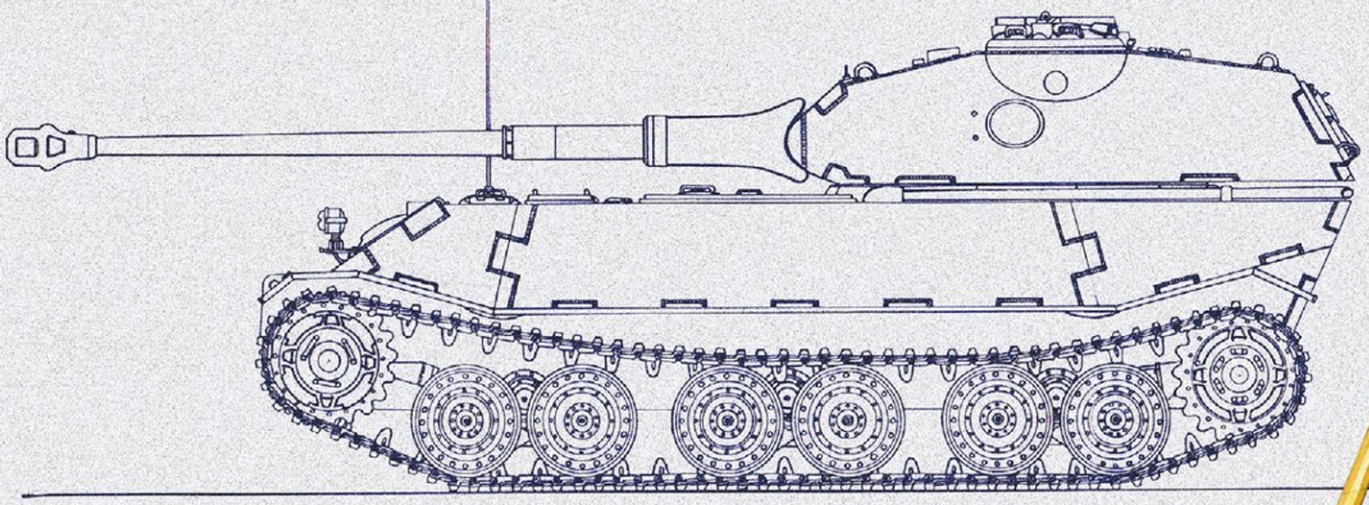


Panzerkampfwagen Tiger Ausf. P2
Porsche Typ 180 (variante tourelle centrale)
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2005

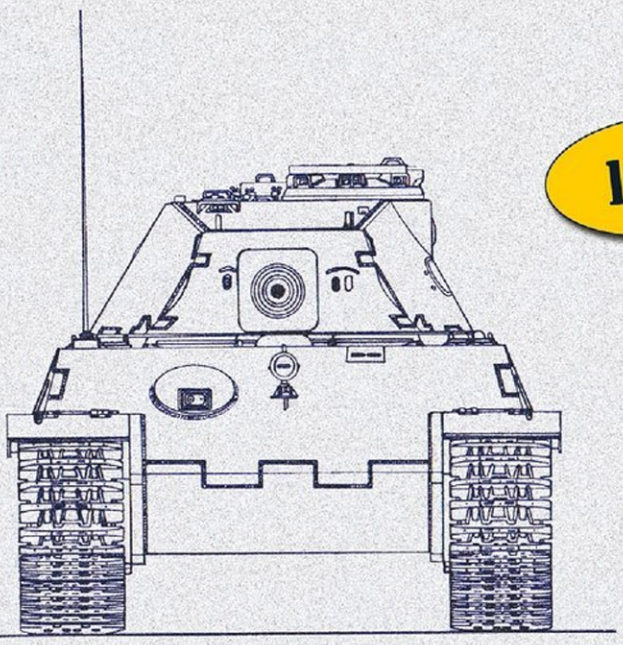
Panzerkampfwagen Tiger Ausf. P2

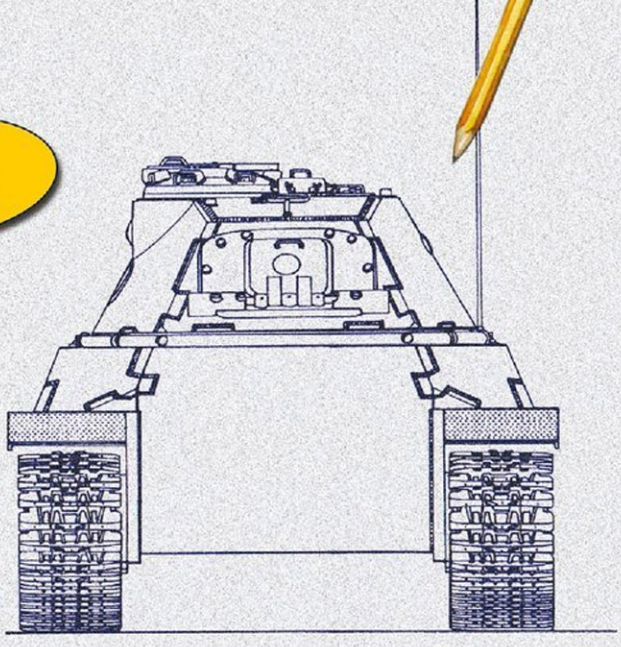
Porsche Typ 181

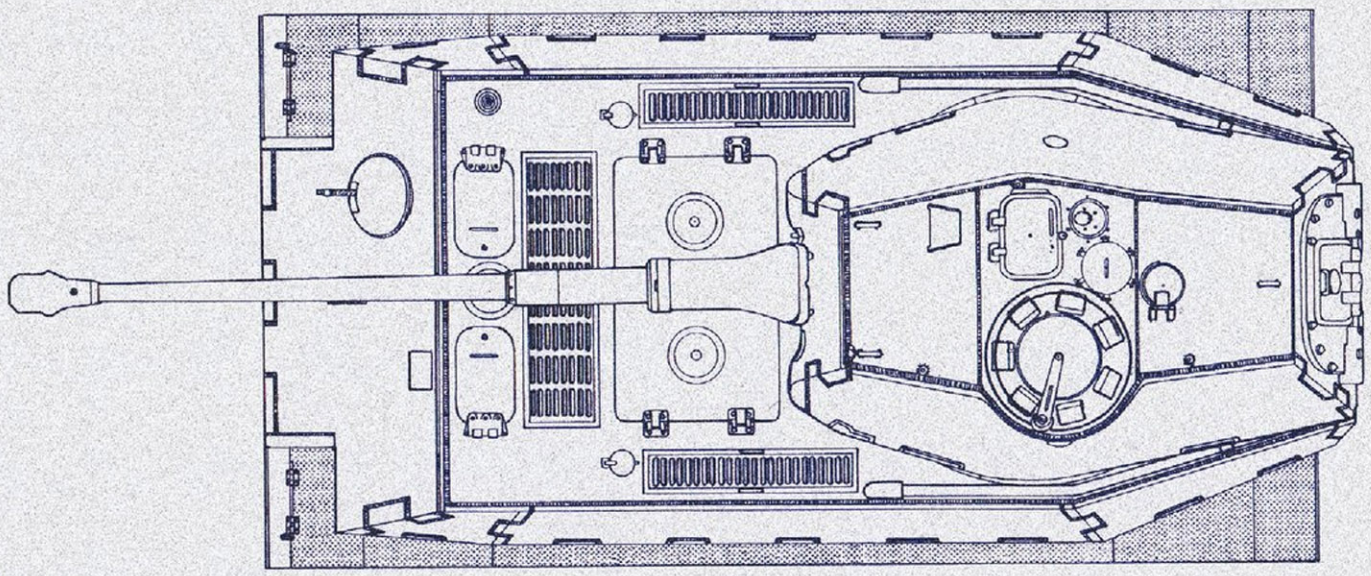
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2005

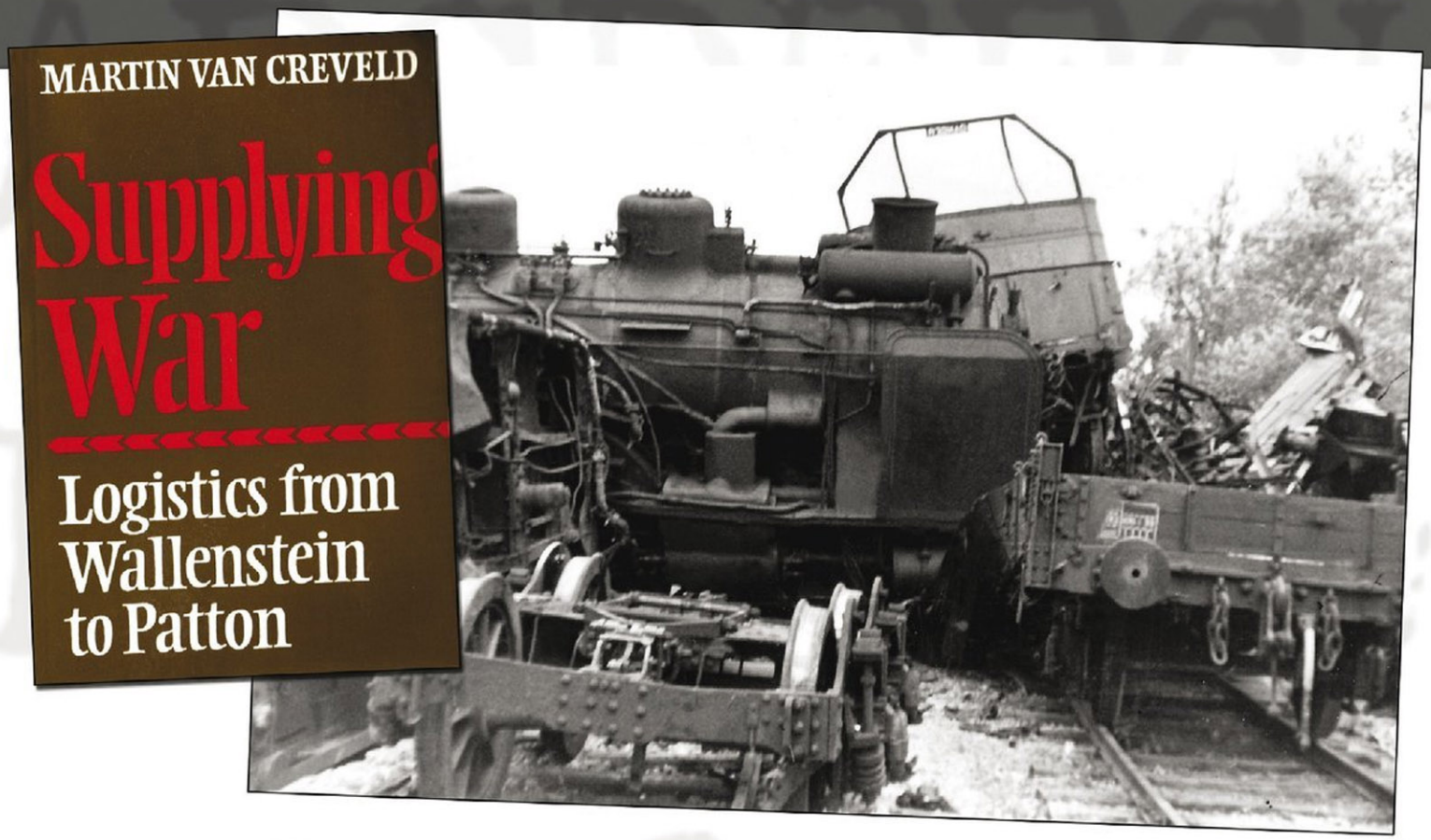


1/48









La logistique est l'un des éléments déterminants de ce qu'on appelle « l'art de la guerre ». L'analyse de la situation du ravitaillement des armées des guerres contemporaines, particulièrement s'agissant des troupes blindées, mécanisées et motorisées, est en effet essentielle pour comprendre les victoires et les défaites des uns et des autres. Pourtant, les travaux de synthèse traitant de cet aspect sont rares. C'est ainsi que pour de nombreux ouvrages s'intéressant à la guerre aérienne, à l'artillerie ou encore aux chars, il en existe peu étudiant la manière dont les différentes nations parvinrent ou échouèrent à maintenir leurs unités combattantes ravitaillées.

Néanmoins, sur cette question de la logistique, un ouvrage s'impose. Il s'agit de « *Supplying Wars : Logistics from Wallenstein to Patton* » de Martin Van Creveld. L'auteur ne se présente plus tant il est devenu une référence en histoire militaire. Van Creveld a en effet écrit plusieurs livres de grande qualité, dont certains feront certainement l'objet de futures fiches de lecture dans nos colonnes.

Après avoir défini – à l'instar du général Antoine-Henri Jomini (1779-1869) – la logistique comme « l'Art de bouger les armées et de les maintenir ravitaillées », Van Creveld « s'attaque » à cet aspect de la guerre sur une très longue période. En ce qui concerne la problématique du ravitaillement des armées motorisées, le premier chapitre abordant la question est celui traitant de la campagne de 1914 – « *The wheel that broke* ». Dans celui-ci, l'auteur démontre qu'à l'opposé des idées communément admises, le plan « Schlieffen » fut loin d'atteindre la perfection du point de vue de la planification logistique et qu'à la veille de la bataille de la Marne, les armées allemandes étaient déjà en état de rupture complète vis-à-vis de leurs bases de ravitaillement. Le système allemand dit des « *Etappen* », pourtant étudié et mis en place bien avant le début des hostilités, avait totalement échoué à suivre l'avance rapide des troupes, particulièrement celles de von Kluck. Et la contre-offensive lancée par le maréchal Joffre de littéralement « cueillir » des armées allemandes épuisées, en bout de course et privées de réserves de munitions. Et si cette contre-offensive avait échoué, la distance entre les troupes et les voies ferrées reliées aux bases rhénanes aurait en tout état de cause rendu fort aléatoire une poursuite de l'avance.

Le chapitre suivant, « *The russian roulette* », traitant des opérations allemandes sur le front soviétique pendant la Seconde Guerre mondiale, est encore plus étonnant. L'auteur nous y démontre en effet que cette campagne planifiée d'une manière totalement irrationnelle sur le plan de la logistique a suivi un rythme plus dicté par les problèmes de ravitaillement que par la résistance russe. C'est ainsi que les différentes pauses des troupes motorisées de la *Wehrmacht* trouvent leur explication dans des difficultés sans cesse grandissantes en ce domaine. Parmi les divers exemples donnés, nous noterons que les problèmes de ravitaillement de la *Panzergruppe 2* du *Generaloberst* Guderian commencent dès le 23 juin 1941, soit deux jours seulement après le début de l'offensive ! En outre, la décision, tant décriée, d'Hitler d'arrêter la progression de ses troupes rapides vers Moscou pour en reporter l'effort vers Leningrad et Kiev, trouve une justification nouvelle dans le sens où la situation logistique de la *Heeresgruppe Mitte* est si catastrophique en

Cette locomotive détruite par les résistants en France en 1943 est là pour souligner les difficultés aucquelles furent confrontées les Allemands en matière de transport par chemins de fer...

Coll. Y Kadari

août 1941 que seule une dispersion des forces les plus « gourmandes » en ravitaillement, c'est-à-dire les *Panzerdivisionen* et les *Infanterie-Divisionen (mot.)*, peut permettre d'améliorer sa situation ; en soumettant cependant les lignes de ravitaillement des *Heeresgruppen Nord* et *Süd* à une pression nouvelle... Grâce à cette dispersion, le ravitaillement de la *Heeresgruppe Mitte* pourra alors être sensiblement amélioré, rendant possible la reprise des opérations vers Smolensk. Mais tout n'est pas parfait, loin de là ; en septembre 1941, pour toute la *Heeresgruppe Mitte*, n'arrivera au front, en moyenne, qu'une seule roue de rechange pour seize véhicules par mois ! De même, aucun train de ravitaillement ne rejoindra les dépôts de la *II. Armee* du 12 novembre au 2 décembre 1941, la laissant ainsi dans un dénuement total. Dans ces conditions, faute de moyens de transport, les équipements et vêtements hivernaux pourtant rassemblés en Prusse-Orientale [il ne s'agit pas ici des vêtements d'hiver spéciaux qui ne seront produits qu'à partir de la fin 1941, début 1942, mais de simples manteaux de laine – NdlR] ne parviendront pas sur la ligne de front à temps pour l'hiver. Enfin, et sans pour autant dévoiler les conclusions particulièrement intéressantes de l'analyse de Martin Van Creveld sur le déroulement de « Barbarossa », nous ne pouvons passer sous silence le fait que le ravitaillement s'effondre au cours de l'automne 1941, avant même que la Raspoutitsa puis le froid n'arrivent. Dès lors, la grande offensive finale sur Moscou relève plus du rêve que d'une réelle possibilité, ce aussi bien en septembre qu'en novembre. Tout ceci nous amène à regarder d'un œil nouveau ces d'auteurs qui déplorent que le dernier bond vers Moscou n'ait pas été fait à cause des sempiternelles tergiversations et erreurs stratégiques du *Führer* !

Le livre aborde ensuite les opérations en Afrique du nord (« *Sirte to Alamein* ») et d'Europe occidentale en 1944 (« *War of accountants* »). Là encore, les conclusions auxquelles arrive l'auteur sur les possibilités des armées du point de vue logistique sont tout bonnement désarçonnantes pour le passionné habitué à déplorer qu'un Rommel ou un Patton n'aient pas eu les mains libres pour avancer à leur guise.

Il ne s'agit pas ici de dévoiler le contenu de ce livre mais simplement d'insister sur le fait qu'aucune étude sérieuse ne peut être conduite aujourd'hui sur ces campagnes sans intégrer l'analyse des évènements du point de vue logistique. Et Martin Van Creveld, dont le sérieux est incontestable, offre pour cela des conclusions pertinentes établies sur la base de faits et de statistiques incontournables dont tous les autres auteurs devraient tenir compte. La question de la logistique est aujourd'hui au cœur de l'analyse des opérations de forces motorisées, et cet ouvrage met bien en lumière la révolution que la motorisation des forces a déclenché en la matière : si depuis la nuit des temps, les troupes étaient plus faciles à ravitailler lorsqu'elles se déplaçaient (en vivant sur le pays), depuis l'avènement du moteur, elles sont d'autant plus faciles à ravitailler qu'elles ne bougent pas...

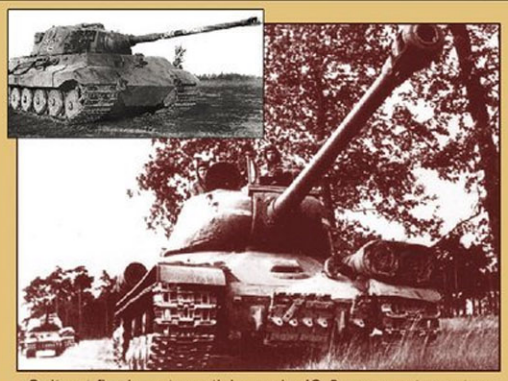
Le lecteur pourra peut-être trouver excessive certaine de nos appréciations, mais si cet article lui donne envie de se plonger dans cet ouvrage, nous ne doutons pas du fait qu'il les partagera bientôt !

Panzer III Ausf. L du *Panzer-Regiment 201* dans le secteur du Caucase au printemps 1943. Le char emporte une importante quantité de bidons d'essence disposés sur sa tourelle et à l'arrière ! Tout semble indiquer que le front est encore loin : allure décontractée de l'équipage manchon protégeant le canon, etc... On remarquera les chenilles de Tiger disposées sur le glacis de la caisse afin d'en accroître l'épaisseur. A cette époque, le *Panzer-Regiment 201* a pour voisin la schwere *Panzer-Abteilung 503* équipée de Tiger I...

Coll. Y Kadari

PROCHAIN NUMÉRO EN VENTE FIN SEPTEMBRE

"Tiger Jack" contre "le Baron" !
Combat de chars en Lorraine – Automne 1944

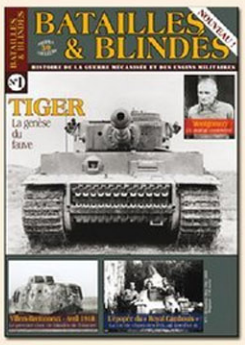


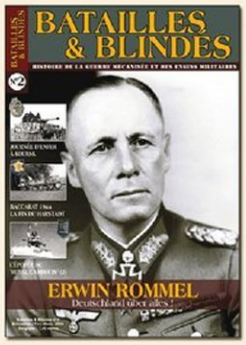
Suite et fin de notre article sur le JS-2 avec, entre autres, un comparatif détaillé Stalin/Tiger I et II /Panther ! **Ne le manquez pas !**

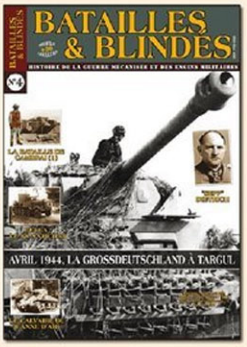
Dans les coulisses de l'arsenal blindé russe
Historique d'un bureau d'études de 1920 à 1985 !

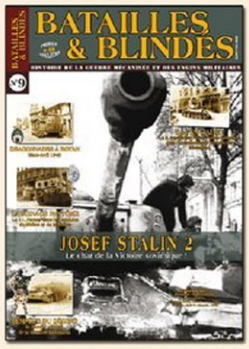
AU SOMMAIRE DU N°11

ANCIENS NUMÉROS









BON DE COMMANDE

☐ Oui, je m'abonne à Batailles & Blindés pour une année, soit 6 numéros, à partir du **n°11 inclus**.
France : 35.00 euros - UE, Suisse et DOM-TOM : 40.00 euros - Reste du monde : 45.00 euros

☐ Oui, je souhaite recevoir les anciens numéros de Batailles & Blindés cochés ci-dessous au prix de 8.00 euros pièce (frais de port inclus pour toutes les destinations) ☐ n°1 ☐ n°2 ☐ n°3 ☐ n°4 ☐ n°5 ☐ n°6 ☐ n°7 ☐ n°8 ☐ n°9 ☐

☐ Oui, je souhaite recevoir le premier hors-série de Batailles & Blindés sur la bataille de Berlin en 1945
France : 14.90 euros - UE, Suisse et DOM-TOM : 18.00 euros - Reste du monde : 22.00 euros

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : ..... Pays : .....

Je souhaite règler par : ☐ Chèque (à l'ordre de Caraktère) - ☐ Mandat

☐ Carte Bancaire : Maestro EUROCARD MasterCard VISA VISA Electron

Numéro ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐

Date d'expiration : ..... / ..... Signature :

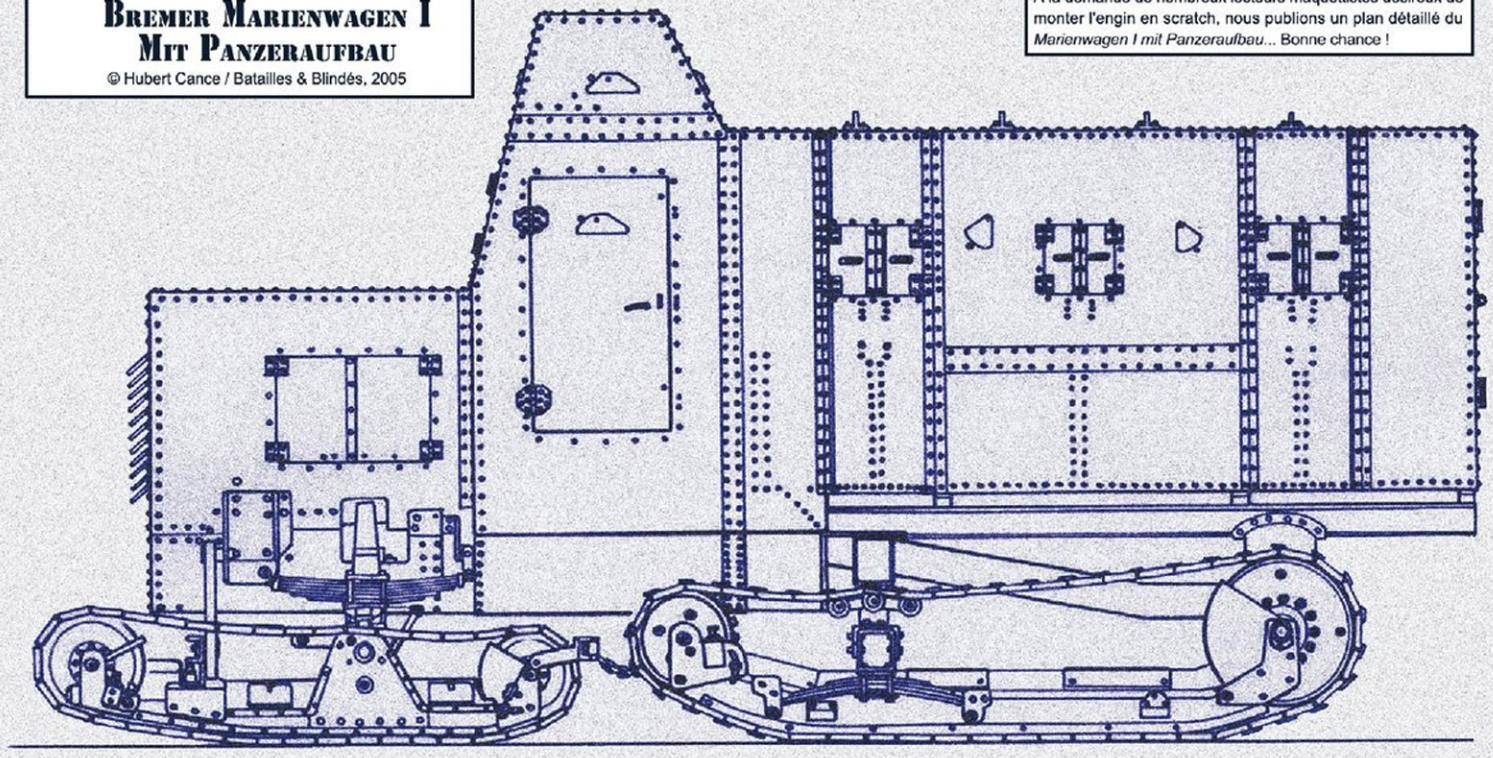
Nous n'acceptons pas les eurochèques.

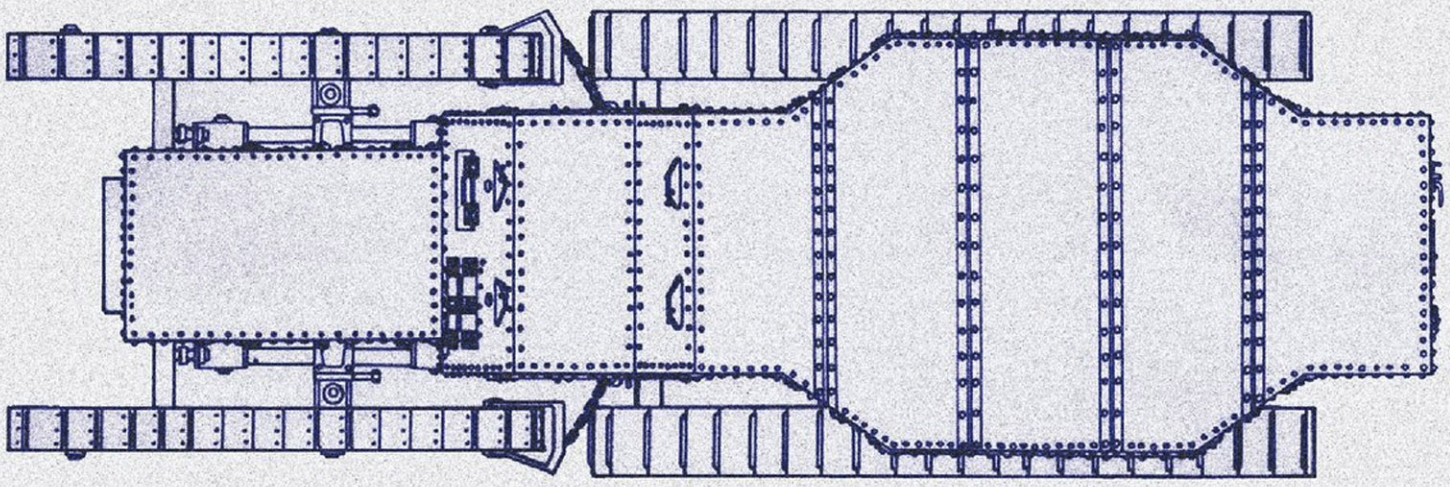
Caraktère
Service des abonnements
306, avenue du Prado
13008 Marseille - France

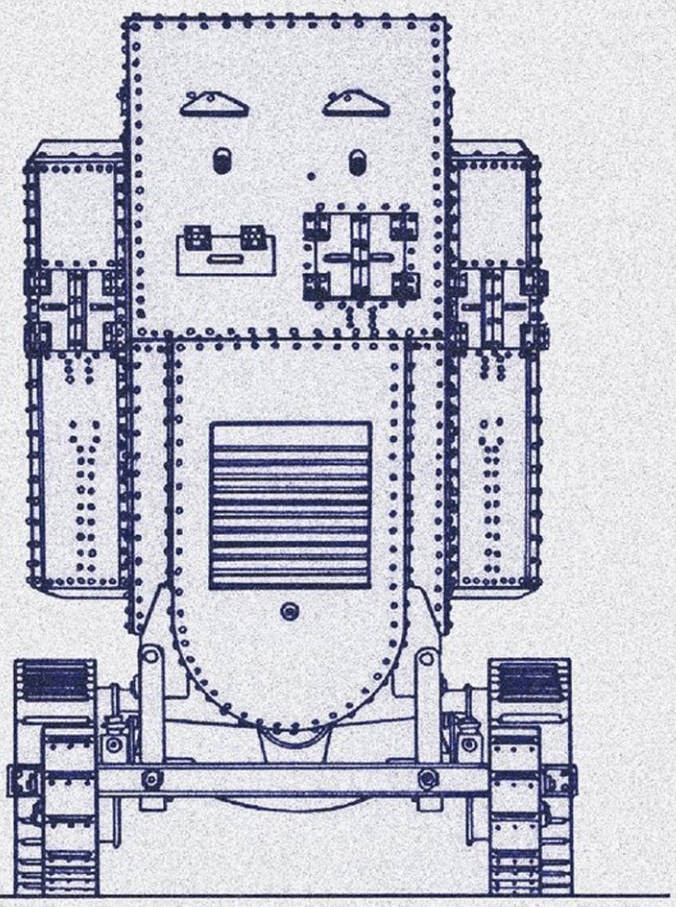
Bremer Marienwagen I
Mit Panzeraufbau

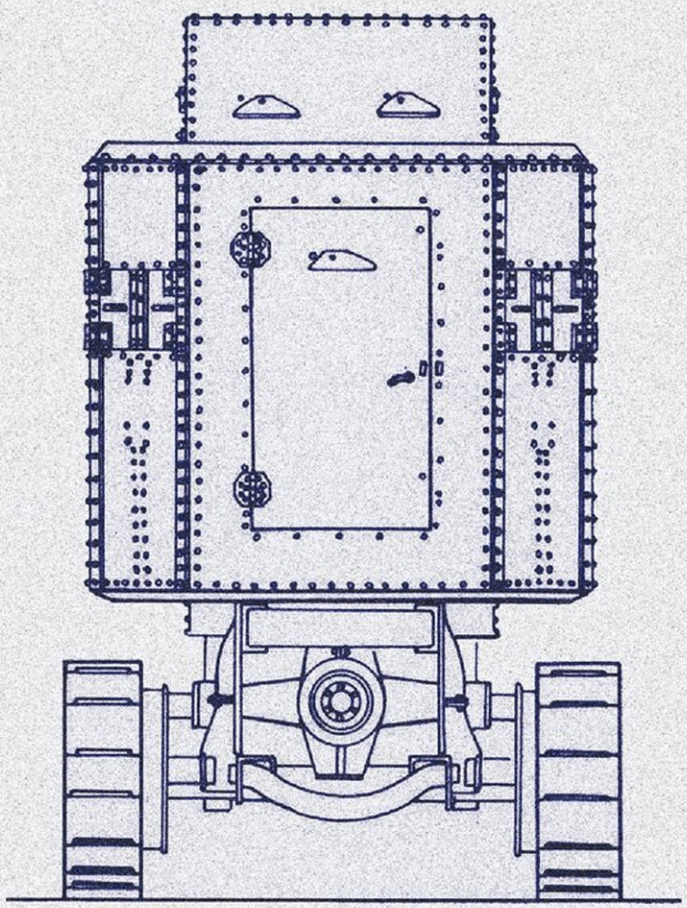
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2005

À la demande de nombreux lecteurs maquettistes désireux de monter l'engin en scratch, nous publions un plan détaillé du *Marienwagen I mit Panzeraufbau*... Bonne chance !

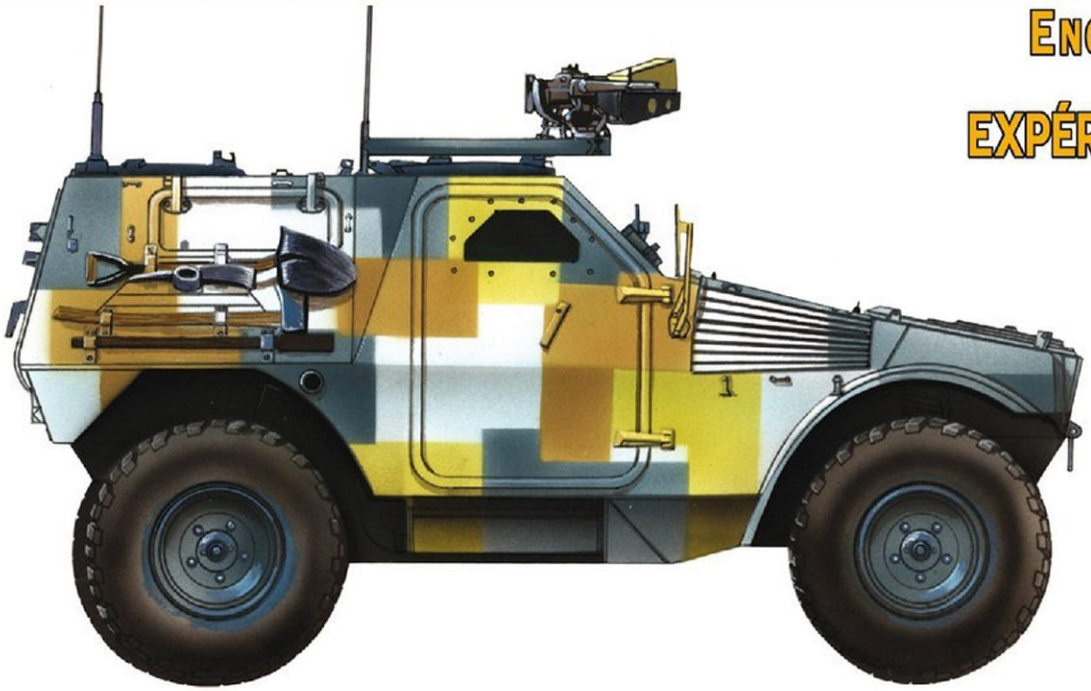








ENGINS DE FRANCE
1905-2005
EXPÉRIENCES URBAINES



VBL Panhard (châssis court) et AMX-10 RC (avec surprotection) du 1e régiment de spahis (Valence - Drôme) utilisés pour expérimenter un nouveau prototype de camouflage urbain lavable mis au point par la STAT (Section Technique de l'Armée de Terre).

Douze VBL et douze AMX-10 RC ont été repeints dans cette livrée en juin 2002.

Le VBL appartient au 2e escadron du régiment tandis que le 10 RC est un engin du 4e escadron.

Héritier des traditions de la cavalerie d'Afrique, le 1e régiment de spahis descend du régiment de marche des spahis marocains créé en 1914 par le général Lyautey. Régiment de la 6e brigade légère blindée, il a été engagé dans la guerre du Golfe, au Kosovo, en Afghanistan et en Côte d'Ivoire.

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2005